

TAMPEREEN YLIOPISTO
Johtamiskorkeakoulu

**LIIKENNEVAKUUTUSLAKI UUDISTUU –
VAKUUTUSYHTIÖIDEN BONUSJÄRJESTELMÄT
TARKASTELUSSA**

Vakuutustiede
Pro gradu –tutkielma
Elokuu 2016
Tekijä: Tuomo Koskela
Ohjaaja: Lasse Koskinen

TIIVISTELMÄ

Tampereen yliopisto	Johtamiskorkeakoulu: vakuutustiede
Tekijä:	KOSKELA, TUOMO
Tutkielman nimi:	Liikennevakuutuslaki uudistuu - vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmät tarkastelussa
Pro gradu –tutkielma:	77 sivua, 5 liitesivua
Aika:	Elokuu 2016
Avainsanat:	bonusjärjestelmä, kilpailu, lainsäädäntö, liikennevakuutus, vakuutusyhtiöt

Vahinkovakuutusyhtiöt käyttävät ajoneuvovakuutusten hinnoittelussa kokemuksen antamaa tietoa vakuutetun ajotaidoista ja ajokäyttäytymisestä, joka perustuu vakuutetun vakuutus- ja vahinkohistoriaan. Vahinkohistorian perusteella yhtiöt myöntävät vakuutuksenottajille yhtiökohtaisten bonusluokkataulukoiden ja -sääntöjen mukaisesti bonushyvityksen vakuutuksen perusmaksusta. Bonusjärjestelmät ovat laajalti käytössä sekä liikennevakuutuksessa että kaskovakuutuksessa.

Pitkään valmisteilla ollut liikennevakuutuslain kokonaisuudistus sai viimein lainvoimaisuuden, kun Suomen eduskunta hyväksyi Hallituksen esityksen 123/2015 2. käsittelyssään 20.4.2016. Uusi liikennevakuutuslaki 17.6.2016/460 astuu voimaan 1.1.2017. Vielä toistaiseksi voimassaoleva liikennevakuutuslaki 26.6.1959/279 on vuosien saatossa kokenut useita muutoksia ja uuden lain tarkoituksena on korjata laissa ilmenneitä puutteita sekä edistää vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua sääntelyä vähentämällä, erityisesti bonusjärjestelmien osalta.

Tutkimuksen tarkoitus on vertailla vakuutusyhtiöiden nykyisiä bonusjärjestelmiä sekä kuvata niitä muutoksia, joita liikennevakuutuksen bonusasetuksen lakiuudistuksella on tavallisen autoilijan kannalta. Lakisääteinen liikennevakuutus on Suomen toiseksi yleisin vahinkovakuutus, ja se on merkittävä kuluerä jokaiselle henkilöauton omistajalle tai haltijalle. Lakisääteisenä vakuutuksena se sisältää useita erityispiirteitä tavalliseen vahinkovakuuttamiseen verrattuna. Koska liikennevakuutuksen sisältö ja korvausehdot ovat kirjattu lakiin, vakuutusyhtiöiden keskeisin kilpailukeino on hinta, johon vakuutus- ja vahinkohistoriatietojen perusteella myönnettävällä bonuksella on merkittävä vaikutus.

Edellisen kerran bonusjärjestelmistä säädettiin vuonna 2002, jolloin vakuutusyhtiöitä velvoittava lakisääteinen bonusjärjestelmä purettiin ja vakuutusyhtiöille annettiin mahdollisuus alkaa kehittämään omia järjestelmiään. Vuosien 2003 ja 2016 välisenä aikana järjestelmien kehittyminen on ollut kuitenkin melko vaatimatonta. Muutamat yhtiöt ovat myöntäneet huippukuskeilleen korkeampia bonuksia ja pitkään vallalla ollut 70 prosentin bonuskatto on viime vuosina romuttunut. Vakuutus- ja vahinkohistoria on säilynyt ajoneuvokohtaisena, eivätkä vakuutuksenottajat ole voineet hyödyntää vahingotonta ajohistoriaansa esimerkiksi hankkiessaan niin sanotun kakkosauton käyttöön.

Uuden liikennevakuutuslain myötä vallitsevaan käytäntöön on tulossa mahdollisesti muutosta. Uuteen liikennevakuutuslakiin aiempi vakuutus- ja vahinkohistorian asetus on sisällytetty vain osittain. Vahinkohistorian tulee edelleen vaikuttaa vakuutusmaksuun, mutta jatkossa vakuutusyhtiöllä on laajemmat mahdollisuudet huomioida vahinkohistoria liikennevakuutusten hinnoittelussa. Kilpailun myötä uudistus tulee todennäköisesti vaikuttamaan vakuutusmaksuihin alentavasti.

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO.....	1
1.1 Tutkimuksen tausta.....	1
1.2 Tutkimuskysymykset.....	3
1.3 Tutkimuksen keskeiset rajaukset.....	4
1.4 Tutkimusmenetelmät.....	4
1.5 Tutkimusaineiston hankinta ja keskeiset lähteet.....	6
1.6 Tutkimuksen keskeiset käsitteet.....	7
1.7 Tutkimuksen rakenne.....	8
2 AJONEUVOJEN VAKUUTTAMINEN SUOMESSA.....	9
2.1 Liikennevakuutus.....	9
2.2 Suomen vakuutusmarkkinat ja liikennevakuutus.....	11
2.3 Liikennevahingot ja maksetut korvaukset.....	16
2.4 Valvontaviranomaiset.....	18
3 LAKISÄÄTEISEN VAHINKOVAKUUTUKSEN ERITYISPIIRTEET.....	20
3.1 Vakuutuksenottajan vakuuttamisvelvollisuus.....	20
3.2 Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa vakuutus.....	21
3.3 Liikennevakuutusmaksun rakenne ja säätely.....	23
3.3.1 Liikennevakuutusmaksun lainsäädännöllinen viitekehys.....	24
3.3.2 Liikennevakuutusmaksun rakentuminen vakuutusyhtiön näkökulmasta.....	26
4 LIIKENNEVAKUUTUKSEN BONUSJÄRJESTELMÄ.....	29
4.1 Bonusjärjestelmän kehittyminen ja määritelmä.....	29
4.2 Taustatekijät bonusjärjestelmän käyttämiseen.....	32
4.3 Bonusjärjestelmän tarkoitus ja vahvuudet.....	35
4.4 Vahinkojen ilmoittamatta jättäminen bonusjärjestelmän uhkana.....	36
4.5 Aktuaarien kritiikki bonusjärjestelmää kohtaan.....	38
4.7 Bonusjärjestelmän kehittyminen Suomessa.....	39
5 VAKUUTUSYHTIÖIDEN BONUSJÄRJESTELMÄT VERTAILUSSA.....	45
5.1 Bonusasetus.....	45
5.2 Bonusluokkataulukko.....	48
5.3 Vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmät vertailussa.....	49
5.4 Lähtöbonus ja bonusten kertyminen.....	51
5.5 Maksimibonus.....	52
5.6 Vahingon vaikutus bonukseen.....	53

5.7 Moottoripyörien liikennevakuutuksen bonustaulukko	54
5.8 Kaskovakuutuksen bonusluokkataulukko	56
6 LIIKENNEVAKUUTUSLAIN KOKONAISUUDISTUS	60
6.1 Lakiuudistuksen tarkoitus ja sisältö bonusjärjestelmän osalta	60
6.2 Keskustelua bonusjärjestelmän kehittämisestä.....	64
6.3 Vaihtoehtoisia malleja uusiksi bonusjärjestelmiksi.....	68
Vaihtoehto 1: Nykyinen malli.....	68
Vaihtoehto 2: Yhdistelmämalli	69
Vaihtoehto 3: Ryhmämalli.....	69
Vaihtoehto 4: Vahinkohistoria jätetään huomioimatta	70
Vaihtoehto 5: Bonukseton kuljettaja.....	70
6.4 Muita kehityssuuntia ja vaihtoehtoisia hinnoittelumalleja	71
7 YHTEENVETO	73
7.1 Nykyiset bonusjärjestelmät.....	73
7.2 Lakiuudistuksen vaikutukset	75
7.3 Lopuksi	77

1 JOHDANTO

Vakuutusyhtiöiden yksityisasiakkaille liikennevakuutus on usein yhdessä auto- eli kaskovakuutuksen kanssa vakuutusmaksultaan merkittävin vakuutustuote ja siten merkittävä vuotuinen kuluerä taloudelle. Liikenne- ja kaskovakuutuksesta perittävään maksuun vaikuttaa olennaisesti vakuutuksenottajan aikaisempi vakuutus- ja vahinkohistoria, jonka perusteella vakuutuksenottajalle myönnetään vakuutusten perusmaksuun alennus bonuksen muodossa. Nykyinen sosiaali- ja terveysministeriön bonusasetus 512/2002 on määritellyt vakuutusyhtiöiden mahdollisuuksia hyödyntää vahinkohistoriaa vakuutusten hinnoittelussa täsmällisesti, mutta tilanteeseen on uuden liikennevakuutuslain myötä tulossa muutos, joka mahdollistaisi vakuutuksenottajille entistä huokeampia bonuksia turvallisen ajokäyttäytymisen johdosta.

1.1 Tutkimuksen tausta

Suomen hallitus antoi esityksensä (123/2015 vp) uudesta liikennevakuutuslaista ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi alkuvuodesta 2015, jonka jälkeen asiasta järjestettiin laaja lausuntakierros. Lailla halutaan uudistaa nykyisen liikennevakuutuslain rakenne kokonaisuudessaan. Nykyinen liikennevakuutuslaki on ollut voimassa vuodesta 1960. Lakiuudistuksen tavoitteena on lain modernisoinnin lisäksi poistaa lainsäädännössä ilmenneitä puutteita. Uuden liikennevakuutuslain soveltamisala on pääsääntöisesti sama kuin voimassaolevan liikennevakuutuslain soveltamisala. (www.eduskunta.fi 2016a.) Suomen Eduskunta hyväksyi hallituksen esityksen 123/2015 vp 2. käsittelyssään 20.4.2016, ja jonka tasavallan presidentti vahvisti esittelyssään 17.6.2016. Laki astuu voimaan 1.1.2017. (www.tpk.fi 2016.)

Sosiaali- ja terveysministeriön vakuutusosastolla pitkään valmisteilla ollut liikennevakuutuslain kokonaisuudistus tuo voimaantullessaan mahdollisesti merkittäviä vaikutuksia vakuutusyhtiöiden väliseen kilpailuun. Uudessa liikennevakuutuslaissa merkittävin muutos tavallisen autoilijan kannalta on vakuutus- ja vahinkohistoriatietojen (bonusjärjestelmän) joustavampi käsittely. Tällä hetkellä vahinkohistoria on ollut ajoneuvokohtainen, mutta jatkossa samaa vakuutus- ja vahinkohistoriaa voisi käyttää samanaikaisesti perheen useamman ajoneuvon vakuutusten hinnoitteluun. Sosiaali- ja terveysministeriön mukaan lakiuudistuksen tarkoituksena on erityisesti säätelyn vähentäminen,

joka rajoittaa vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua sekä mahdollisuuksia tuotekehitykseen. (www.stm.fi 2015a). Edellisen kerran vakuutus- ja vahinkohistoriasta säädettiin vuonna 2002, kun sosiaali- ja terveysministeriö antoi asetuksensa (512/2002) liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä. Vakuutusyhtiöiden tuli tuolloin saattaa vakuutusehdot vastaamaan uuden asetuksen vaatimuksia viimeistään 1. päivänä toukokuuta 2003.

Liikennevakuutuslain uudistuksen myötä vakuutusyhtiöt voisivat siis jatkaa nykyisten bonusjärjestelmien käyttöä myös uuden lain tultua voimaan. Ajoneuvon vahinkohistoria on edelleen otettava huomioon vähintään yhden laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon hinnoittelussa. Tämän rinnalle yhtiöt voivat kuitenkin tuoda järjestelmiä, joissa yhden ajoneuvon vahinkohistoria vaikuttaa usean ajoneuvon hintaan tai päinvastoin. (HE 123/2015.) Vahinkohistorian on edelleen vaikutettava vakuutuksen hintaan, mutta laki ei säätele, minkälainen järjestelmän tulisi olla. Muutos tulee todennäköisesti johtamaan niin sanottujen kakkosautojen vakuutusmaksujen kevennyksiin kilpailun myötä, mutta esitys jättää kevennyksen mitat vakuutusyhtiöille. Lainsäädännön uudistamisen muita yleisiä tavoitteita ovat vakuutuksenottajien ja vakuutettujen etujen turvaaminen, vakuutustoiminnan vakauden varmistaminen sekä varmistaa toimiva kilpailu vakuutusyritysten kesken ja eri yritysmuotojen välillä (www.stm.fi 2015a).

1.2 Tutkimuskysymykset

Tutkielmassa pyritään löytämään vastaukset kahteen tutkimusongelmaan, jotka ovat seuraavat:

- 1) Millaisia liikenne- ja autovakuutuksen bonusjärjestelmiä Suomessa toimivilla vakuutusyhtiöillä on tällä hetkellä käytössään ja millaista kilpailua niiden välillä esiintyy?
- 2) Miten lakiuudistuksen vaikutukset, jotka koskevat vakuutus- ja vahinkohistorian hyödyntämistä vakuutusten hinnoittelussa, tulevat mahdollisesti näyttäytymään vakuutuksenottajille?

Ensimmäisen tutkimuskysymyksen tarkoitus on kuvata Suomen vakuutusmarkkinoiden rakennetta ja kilpailutilannetta liikenne- sekä autovakuutuksen bonusjärjestelmien osalta. Liikennevakuutus on tuotteena lainsäädännöllä määritelty, joten yhtiöiden väliset kilpailumahdollisuudet ovat hyvin erilaiset kuin vapaaehtoisessa vahinkovakuutuksessa. Yhtiöiden keskeiset kilpailumahdollisuudet lakisääteisessä vakuutuksessa ovat lähinnä tuotteen hinta sekä muita parempi palvelukokemus esimerkiksi vahinkotilanteessa. Kaskovakuutus puolestaan on markkinaehtoinen vahinkovakuutus, jonka sisältö ja ehdot ovat jokaisen yhtiön itsensä päätettävissä. Tutkimusongelmaan vastaamiseksi on analysoitu keskeisten Suomessa toimivien vakuutusyhtiöiden liikenne- ja kaskovakuutusten bonusluokkataulukot, sekä mitä yhtiöiden vakuutusehdoissa bonuksista on erikseen säädetty.

Toisessa tutkimuskysymyksessä keskitytään liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen. Lakiuudistus tuo voimaantullessaan vakuutusyhtiöille mahdollisuuden tuoda markkinoille täysin erilaisia bonusjärjestelmiä kuin tähän mennessä yhtiöillä on ollut käytössään. Vakuutus- ja vahinkohistorian entistä joustavampi hyödyntäminen vakuutusten riskiperusteisessa hinnoittelussa ulottaa vaikutuksensa muun muassa hinnoitteluun, asiakashyötyyn, yhtiöiden väliseen kilpailuun sekä mahdollisiin uusiin vakuutustuotteisiin. Tutkimusongelman osalta pyritään vastaamaan, millaisia bonusjärjestelmiä uusi liikennevakuutuslaki mahdollistaa sekä miten asiakkaat tulevat hyötymään mahdollista muutoksista. Toisen tutkimusongelman osalta on analysoitu varsin mittavasti hallituksen esityksen 123/2015 lausuntokierroksella käytyä keskustelua eri edunvalvonta- ja toimialajärjestöjen sekä vakuutusyhtiöiden kesken. Tutkielman lopussa sivutaan myös muita liikennevakuutuksen hinnoitteluun vaikuttavia tulevaisuuden skenaarioita.

1.3 Tutkimuksen keskeiset rajaukset

Tutkimus on rajattu koskemaan Suomessa yksityishenkilön henkilöautolle tai moottoripyörälle ottaman liikennevakuutuksen bonusjärjestelmiä. Yritysten vakuuttamien ajoneuvojen bonusjärjestelmät on rajattu tutkimuksen ulkopuolelle, koska yritysten ajoneuvojen bonusjärjestelmää ei ole vastaavalla tavalla säädelty. Tutkimus keskittyy pääasiassa henkilöautojen liikennevakuutuksen bonusjärjestelmiin, koska se on merkittävyydeltään olennaisin, mutta yhtiökohtaisessa tarkastelussa tullaan tarkastelemaan myös moottoripyörien liikennevakuutuksen bonusjärjestelmiä. Vapaaehtoisen autovakuutuksen vastaava järjestelmä on esitetty tutkimuksessa huomattavasti suppeammin. Vapaaehtoisen autovakuutus eroaa vakuutustuotteena vastuuvakuutustyyppisestä liikennevakuutuksesta merkittävästi, mutta bonusjärjestelmät ovat kuitenkin ideologialtaan hyvin lähellä toisiaan. Aiheen akateeminen kirjallisuus keskittyy moottoriajoneuvon vastuuvakuutukseen. Maantieteellisesti tutkimus rajautuu Suomeen, koska pro gradun laajuudessa ja tasoisessa tutkimuksessa ei voida halutulla tarkkuudella vertailla muiden maiden bonusjärjestelmiä.

Tutkielma keskittyy liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksen osalta niihin vaikutuksiin, jotka ovat peräisin bonusasetuksen uudistamisesta ja vakuutus- ja vahinkohistorian entistä joustavammasta esittämistavasta uudessa liikennevakuutuslaissa. Tutkielmassa ei käsitellä liikennevakuutuslain muutoksesta syntyneitä mahdollisia korvauskäytännön muutoksia tai muita vastaavia bonusjärjestelmästä irrallisia asioita, jotka liittyvät muun muassa vakuuttamattomien ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvauksiin tai muuhun liikennevakuutuslain uudistamiseen. Ajallisesti tutkimus painottuu nykyhetkeen sekä pyrkii selittämään ja havainnoimaan tulevaisuuden mahdollisia skenaarioita bonusjärjestelmän osalta. Tutkimuksessa käydään läpi myös bonusjärjestelmien historiallinen kehitys lainsäädännön puitteissa. Tutkimukseen on pyritty sisällyttämään kaikki se ajantasainen tieto, joka yhtiöiden bonusjärjestelmistä sekä liikennevakuutuslain uudistuksesta on ollut saatavissa elokuussa 2016.

1.4 Tutkimusmenetelmät

Tutkimus on laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus, sillä tutkimuksessa pyritään kuvaamaan todellista elämää mahdollisimman kokonaisvaltaisesti sekä löytämään tosiasioita. Kvalitatiivinen tutkimus on luonteeltaan kokonaisvaltaista tiedon hankintaa, jossa aineisto kootaan luonnollisissa, todellisissa olosuhteissa ja tarkoituksenmukaisesti. Kvalitatiiviselle

tutkimuksen tyypillisiin piirteisiin kuuluu, että tutkimussuunnitelma muotoutuu tutkimuksen edetessä. Tutkimus toteutetaan joustavasti ja suunnitelmia muutetaan olosuhteiden mukaisesti. Tutkimuksessa käytetään kvalitatiiviselle tutkimukselle tyypillisesti induktiivista analyysia. Sen vuoksi lähtökohtana ei ole teorian tai hypoteesien testaaminen, vaan aineiston monitahoinen ja yksityiskohtainen tarkastelu, joka sisältää monipuolisesti erilaisten dokumenttien ja tekstien diskursiivista analysointia. Tutkimuksessa pyritään tunnistamaan todennäköisiä syy-seurausketjuja. (Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2013, 164–165.) Tarkemmin eriteltynä kyseessä on tapaustutkimus, sillä tutkielma pyrkii toiminnan merkityksen kuvaamiseen ja ymmärtämiseen. Tapaustutkimus on yksityiskohtaista, intensiivistä tietoa yksittäisestä tapauksesta tai pienestä joukosta suhteessa toisiinsa olevia tapauksia (Hirsjärvi, Remes ja Sajavaara 2013, 134.)

Tapaus- eli casetutkimus on yleisimpiä liiketaloustieteellisen tutkimuksen laadullisia menetelmiä. Tapaustutkimus tarkoittaa tutkimusta, jossa tutkitaan yksi tai enintään muutama tietyllä tarkoituksella valittu tapaus. Tapaustutkimus tähtää yleensä suhteellisen yksityiskohtaiseen tietoon tapauksista. Tapaustutkimuksella pyritään lisäämään tietoa tietyistä ilmiöstä, eikä pyritä yleistettävään tietoon. Kyseessä ei ole puhtaasti menetelmä, vaan pikemminkin tutkimusote, jonka ydin on sen tavassa kerätä tapauksia ja analysoida niitä. Otteen juuret ovat joko vertailevassa tai kokeellisessa tutkimuksessa. Tapaustutkimus tuo spesifisyyttä ja monimutkaisuuden tajua liiketaloustieteisiin, joissa ei aina ole varaa puhdasoppiseen teoretisointiin. Toinen etu on se, että menettely pakottaa ymmärtämään yrityksiä kokonaisvaltaisesti varsin realistisesti kuvatussa ympäristössä. Tapaustutkimuksen kohde on yleensä jonkun yrityksen tietty prosessi, toiminto, tapahtumasarja tai historia. Tapaus voi olla toimialatasoinen, organisaatiotasoinen, osasto- tai ryhmätasoinen tai yksilötasoinen. (Koskinen, Alasuutari & Peltonen 2005, 154–156.)

Tapaustutkimuksessa menetelmä aineiston keräämiseksi valitaan siten, että se on mahdollisimman tarkoituksenmukainen. Tapaustutkimusta voi tehdä yhtä hyvin niin tilastollisin kuin laadullisinkin menetelmin. Tyypillisimmin käytettyjä laadullisia aineistoja ovat haastattelu- ja kirjalliset aineistot. Tapaustutkimuksessa pitää aina muistaa dokumenttien järkevä käyttö. Ne ovat useimmiten halvin ja helpoin tapa päästä kiinni tutkittaviin ilmiöihin ja niihin ei liity reaktiivisuusriskiä. Tapaustutkimuksessa suositellaan käytettävän mahdollisimman monipuolista aineistoa. (Koskinen ym. 2005, 157–158.)

1.5 Tutkimusaineiston hankinta ja keskeiset lähteet

Tutkimusmetodina tutkielmassa käytän aineistolähtöistä analyysia. Aineistolähtöisen analyysin avulla tulen muodostamaan tutkielman teoriaosuuden. Teoriaosuudessa käsitellään liikennevakuutusta laajemmassa perspektiivissä. Osuudessa käydään läpi niin Suomen liikennevakuutusmarkkinoita, liikennevakuutuksen sisältöä sekä lakisääteisen vahinkovakuutuksen erityispiirteitä. Teoriaosuuden toisessa osassa käydään läpi bonusjärjestelmän teoreettisesta viitekehystä sekä nykyisen voimassaolevan Suomen lainsäädännön mukaisen bonusasetuksen sisältöä. Teoriaosuudessa on hyödynnetty niin markkinainformaatiota vakuutusyhtiöistä, lainsäädännöstä saatavilla olevaa aineistoa sekä akateemista kirjallisuutta.

Katri Elomaa on pro gradu – tutkielmassaan Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmän muuttuminen Suomessa vuosina 1925 – 2007 (2008) kuvannut bonusjärjestelmän kehittymistä vuosien saatossa. Elomaan tutkimusta on hyödynnetty erityisesti kuvaamaan suomalaisen bonusjärjestelmän historiallista kehittymistä vuosien varrella. Tutkimuksen kannalta keskeisin ja merkittävin teos on Jean Lemairen urauurtava teos Bonus-Malus Systems in Automobile, sekä hänen lukuisat akateemiset tutkimuksensa. Myös Sini Halmeen pro gradu –tutkielma Bonusjärjestelmien perusajatus ja yhteys hinnoitteluun (2014) toimi erinomaisena lähteenä bonusjärjestelmän teoreettista viitekehystä analysoitaessa.

Empiriaosuuden tutkimusaineiston muodostavat pääasiallisesti Suomessa toimivien vakuutusyhtiöiden Internet-sivut sekä yhtiöiden liikenne- ja kaskovakuutusehdot. Vertailtaessa vanhan bonusasetuksen ja uuden liikennevakuutuslain myötä syntyvää uutta kilpailuasetelmaa tutkimusaineiston hankinnassa ja analysoinnissa on hyödynnetty keskeisenä lähteenä Sipilän hallituksen esitystä (123/2015 vp) liikennevakuutuslaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi sekä esityksen tarkempia perusteluita. Tutkimukseen on jouduttu sisällyttämään paljon lainaamista lakiesityksestä, sillä esitysmuoto on tulkinnan kannalta erityisen olennainen. Lisäksi tutkimusaineisto on kerätty runsaasti liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnöistä ja muista Eduskunnan sekä sosiaali- ja terveysministeriön asiakirjoista ja julkaisuista. Tutkimukseen on sisällytetty myös muutamia omia yleisluonteisia havaintojani ja tietojani vakuutusyhtiöiden yhteisistä tietojärjestelmissäni, jotka perustuvat omaan työkokemukseeni OP Vakuutuksen ajoneuvovakuutukset-osastolla vuodesta 2014 lähtien.

1.6 Tutkimuksen keskeiset käsitteet

Bonusjärjestelmällä tarkoitetaan akateemisessa kirjallisuudessa esitettyä, liikenne- ja kaskovakuutuksissa erityisesti käytettyä, bonus-malus-järjestelmää. Bonus-malus-järjestelmä perustuu vakuutuksenottajan vakuutus- ja vahinkohistoriaan, jonka mukaisesti vahingottomat vakuutuskaudet nostavat bonusta ja vastaavasti vahingot rankaisevat vakuutuksenottajaa bonusmenetyksellä. Vahingottomuus johtaa siis alennukseen (bonus) liikennevakuutuksen perusmaksusta ja korvattu vahinko lisämaksuun (malus). Suomessa toimivissa vakuutusyhtiöissä lisämaksu ei kuitenkaan voi olla vakuutuksen perusmaksua suurempi. Tässä tutkielmassa bonus-malus-järjestelmää kuvataan tuttavallisemmin käsitteellä bonusjärjestelmä suomalaisen käytännön mukaisesti sekä tekstin sujuvoittamiseksi. Yhtiökohtainen bonusjärjestelmä ymmärretään tutkimuksessa kokonaisuutena, joka sisältää bonusasetuksen (512/2002) mukaisesti yhtiöiltä vaaditun bonusluokkataulukon sekä sen, mitä bonusjärjestelmistä on yhtiöiden liikenne- ja autovakuutusehdoissa erikseen määrätty.

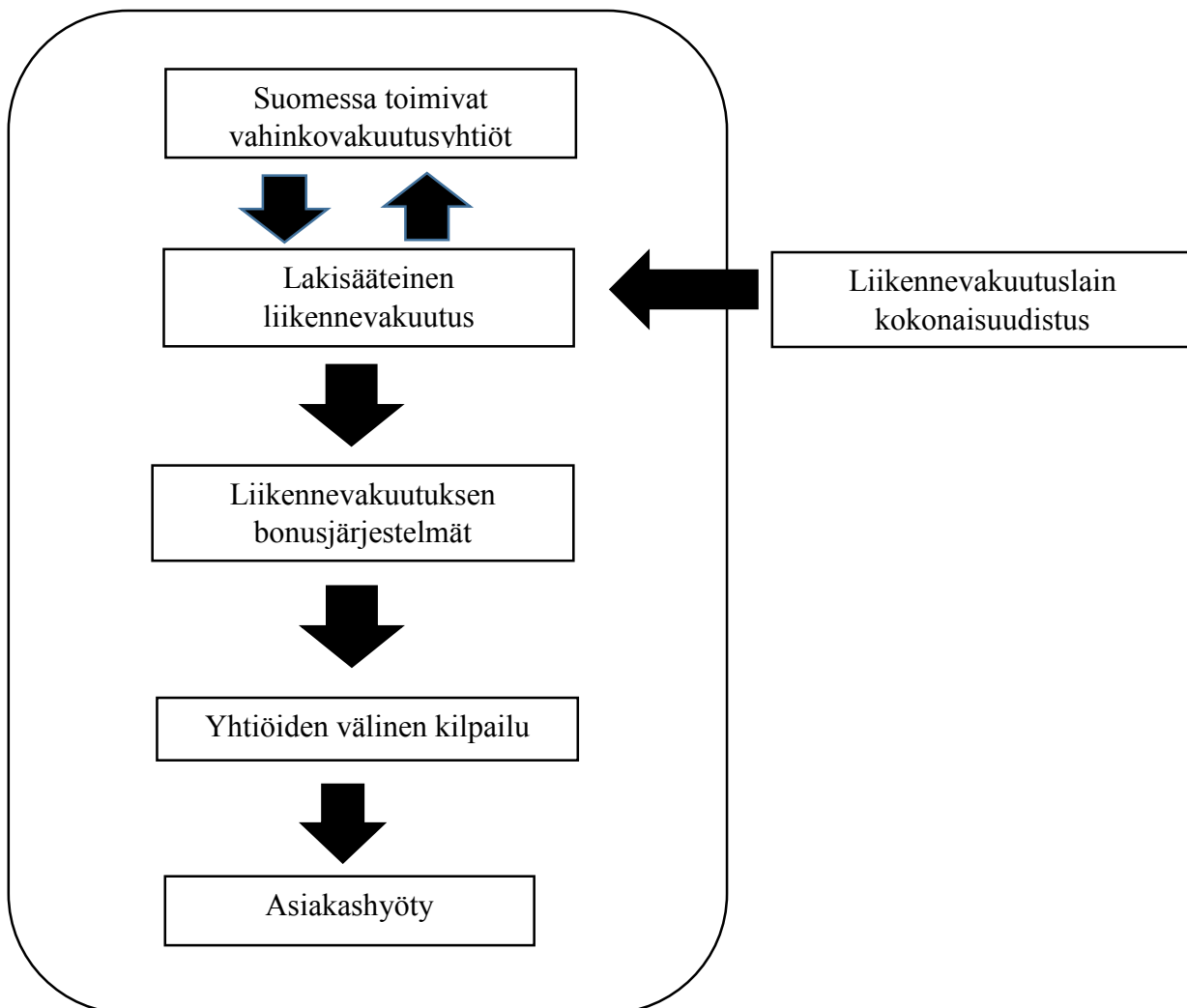
Liikennevakuutuksella tarkoitetaan tässä tutkielmassa vakuutusta, jonka ajoneuvon haltija tai omistaja on lain mukaan velvoitettu ottamaan ajoneuvon mahdollisesti aiheuttamien henkilö- ja esinevahinkojen varalta. Liikennevahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon vakuutus korvaa vahingosta aiheutuneita henkilövahinkoja sekä tämän lisäksi vakuutus korvaa vahingossa osallisen olleen syyttömän ajoneuvon korjauskulut. Koska tutkielmassa pyritään hahmottamaan ja täsmentämään tulevaisuudessa tapahtuvia muutoksia, tutkimuksessa esitetty liikennevakuutuslain sisältö on pääosin hallituksen esityksen 123/2015 ja 1.1.2017 voimaan astuvan uuden liikennevakuutuslain (17.6.2016/460) mukainen.

Kilpailu ymmärretään tässä tutkimuksessa tilanteena, jossa markkinoilla on tarjolla tasalaatuinen, identtinen tuote, useita eri palveluntarjoajia sekä kysyntä on lainsäädännöllä määrätty koskemaan kaikkia liikennevakuutusvelvollisia, joka käsittää joko ajoneuvon omistajan tai haltijan. Liikennevakuutuksesta maksettavat korvaukset perustuvat suoraan lakiin, eikä vakuutusyhtiö voi siten siirtää vakuutuksenottajalle lakia ankarampia velvoitteita tai sopia lakia pienemmistä korvausetuuksista. Liikennevakuutus on siten vakuutusturvan sisällön osalta kaikilla vakuutusyhtiöllä samanlainen. Tällöin keskeisin kilpailutekijä kuluttajan näkökulmasta on hinta, koska jokainen vakuutusyhtiö asettaa viime kädessä itse liikennevakuutuksen hinnan, mutta ei voi vaikuttaa tuotteen sisältöön.

1.7 Tutkimuksen rakenne

Tutkimuksen 1. osassa käydään läpi liikennevakuutuksen sisältöä, historiaa sekä liikennevakuutusmarkkinoiden rakennetta Suomessa. Tutkimuksen toisessa osassa käydään tarkemmin läpi liikennevakuutuksen erityispiirteitä lakisääteisenä vahinkovakuutuksena. Tämän jälkeen syvennyttään bonusjärjestelmän teoreettiseen viitekehykseen, sekä bonusjärjestelmän kehittymiseen Suomessa. Tutkielman empiriaosuudessa vertaillaan Suomessa toimivien vahinkovakuutusyhtiöiden nykyisiä bonusjärjestelmiä ja viimeisessä osassa arvioidaan liikennevakuutuslain uudistuksen vaikutuksia bonusjärjestelmän kehittymiselle.

Kuvio 1. Tutkielman teoreettinen viitekehys



2 AJONEUVOJEN VAKUUTTAMINEN SUOMESSA

Peura-Kapasen ja Järvisen (2006, tiivistelmä) tekemän tutkimuksen mukaan kuluttajat kokevat liikenteen merkittävimpana vaaratekijänä, koska tilanteet liikenteessä koetaan muiden aiheuttamiksi ja vaikeasti ennakoitaviksi. Vakuutus on yksi keskeinen keino varautua liikenteen riskeihin. Suomessa on tarjolla ajoneuvojen vakuuttamiseen kaksi eri vakuutus tuotetta: lakisääteinen liikennevakuutus ja vapaaehtoinen autovakuutus, jota kutsutaan yleisesti kaskovakuutukseksi. Tässä luvussa kerrotaan pääsääntöisesti lakisääteisen liikennevakuutuksen sisällöstä ja siihen liittyvistä säädöksistä. Lisäksi luvussa käsitellään liikennevakuutusmarkkinoiden rakennetta Suomessa ja markkinoiden erityispiirteitä huomioiden vakuutuspalveluiden erityisluonne.

2.1 Liikennevakuutus

Liikennevakuutus on Suomessa lakisääteinen vahinkovakuutus, joka korvaa moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvia vahinkoja. Liikennevahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon vakuutus korvaa vahingosta aiheutuneita henkilövahinkoja. Tämän lisäksi vakuutus korvaa vahingossa osallisena olleen syyttömän ajoneuvon korjauskulut. Yhdessä ETA-valtiossa tai Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa maassa vakuutetun ajoneuvon liikennevakuutus on lisäksi voimassa myös muissa ETA-valtioissa tai Vihreä kortti -järjestelmään kuuluvissa maissa. Vakuutusyhtiö voi kuitenkin rajoittaa vakuutuksen voimassaoloaluetta ETA-alueen ulkopuolisessa vihreä kortti -järjestelmään kuuluvassa maassa. Siten Suomessa myönnetty liikennevakuutus on voimassaolevan lain mukaisesti yhden vakuutusmaksun perusteella voimassa koko ETA-alueella sekä vastuuvakuutuksena että kattaen kyseisen ajoneuvon kuljettajalla aiheutuneet henkilövahingot. (Liikennevakuutuslaki 26.6.1959/279.)

Suomen ensimmäinen lakisääteistä liikennevakuutusta koskeva laki, laki moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta (148/25), säädettiin vuonna 1925. Suomi oli tuolloin maailman toinen maa, jossa liikennevakuutus oli säädetty pakolliseksi. Ennen Suomea ainoastaan Tanska oli ehtinyt säätämään vastaavan lain vuonna 1918. Vuoden 1925 laki oli korostetusti vastuuvakuutustyyppinen, sillä se kattoi sen korvausvelvollisuuden, johon moottoriajoneuvon omistaja tai kuljettaja saattoi joutua aiheutettuaan sivulliselle

vahingon. Laki kumottiin vuonna 1938 voimaan tulleella autovastuulailalla (408/37), joka korjasi edellisen lain käytännön ongelmia ja puutteita. Autovastuulain puolestaan korvasi 1. päivänä tammikuuta 1960 voimaantullut, yhä toistaiseksi voimassaoleva liikennevakuutuslaki (279/1959). Lain tavoitteena oli Pohjoismaiden lainsäädännön yhdenmukaistaminen säätämällä muun muassa liikennevakuutusten yhteispohjoismaisista yhdenmukaisista vastuuperusteista ja korvauksen sisällöstä. Tämän jälkeen lakia on säädetty useasti niin kuljettajan henkilövahingon, vahingon myötävaikutuksen kuin kuntoutuksenkin osalta. (Eskuri, Jumppanen, Nio & Vihermaa 2012, 11–13.)

Vuoden 1994 alussa liikennevakuutuslaki saatettiin vastaamaan ETA-sopimuksen määräyksiä. Näiden muutosten myötä liikennevakuutus tuli voimaan yhtenäisenä koko ETA-sopimusalueella. Samalla luotiin vakuutuspalvelujen vapaata tarjontaa koskevien määräysten mukainen mahdollisuus myydä vakuutuksia yli rajojen sekä luovuttiin osin vakuutusmaksujen ja vakuutusehtojen ennakkovahvistuksista, joista on sittemmin luovuttu kokonaan. Euroopan unionin jäsenyyden myötä eurooppalaiset liikennevakuutusdirektiivit muodostavat yhtenäisen pohjan myös Suomen liikennevakuutuslainsäädännölle. Liikennevakuutuslakia on sen säätämisen jälkeen muutettu lukuisia kertoja. Muutokset ovat sittemmin johtuneet joko lain kansallisesta kehittämistarpeesta tai Suomen liittymisestä Euroopan unioniin. (Eskuri et al. 2012, 13.)

Kansainvälisessä vertailussa lakisääteinen liikennevakuutus luetaan joissakin maissa sosiaalivakuutukseksi sen luonteesta johtuen. Liikennevakuutus kun on järjestetty osaltaan liikennevahingoista kärsimään joutuneiden suojaksi. Toisaalta taas on vedottu vakuutuksen vastuuvakuutuksen luonteeseen ja siihen, että vakuutus kattaa myös omaisuusvahinkoja. Tällä perusteella liikennevakuutus on katsottu myös Suomessa yksityisvakuutukseksi siitä huolimatta, että vakuutus on säädetty lailla pakolliseksi. Tämän tulkinnan mukaan lakisääteisyys ja pakollisuus eivät olisi siten sellaisia ehdottomia tuntomerkkejä, jotka riittäisivät tekemään vakuutuksesta sosiaalivakuutuksen. (Rantala & Kivisaari 2014, 86.)

Lakisääteinen liikennevakuutuksen ollessa pakollinen, ajoneuvon omistajalla tai haltijalla, ei kuitenkaan valtiolla, tulee olla liikenteessä käytettävää moottoriajoneuvoa varten

vastuuvakuutus. Liikennevakuutuslain nojalla liikennevakuutuksen voi myöntää 1) sellainen vakuutusyhtiö, joka on saanut oikeuden harjoittaa tällaista vakuutusliikettä Suomessa 2) sellainen ulkomaisesta toimipaikasta käsin liikennevakuutusta Suomessa harjoittava ulkomainen ETA-vakuutusyhtiö, joka on nimennyt tänne korvausasiamiehen huolehtimaan korvausvaatimusten käsittelyn asianmukaisesta järjestämisestä. (Liikennevakuutuslaki 1959/279.) Liikennevakuutettavien ajoneuvojen piiri on huomattavasti laajempi kuin rekisteröintivelvollisten ajoneuvojen. Liikennevakuutettavia ajoneuvoja ovat siten autot, moottoripyörät, mopot, mönkijät, traktorit, moottorikelkat ja moottorityökoneet, ellei viimeksi mainittuja ole asetuksella säädetty vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle. Lisäksi liikennevakuutettavia ovat hinattavat ajoneuvot eli varsinaiset perävaunut, puoliperävaunut, matkailuperävaunut, kevyet perävaunut sekä rekisteröitävät hinattavat laitteet. (Eskuri et al. 2012, 15.)

Ajoneuvorekisterissä oli vuoden 2015 lopussa kaikkinsa 6 152 680 ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 3,26 miljoonaa. Kaikista ajoneuvoista liikennekäytössä oli 5 066 119 ajoneuvoa, joista henkilöautoja oli 2,64 miljoonaa. Rekisterissä olevien ajoneuvojen kokonaismäärä kasvoi 2,3 prosenttia ja liikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä kasvoi 0,4 prosenttia vuoden 2014 lopun tilanteeseen verrattuna. Ahvenanmaan rekisterissä oli vuoden 2015 lopussa 45 008 ajoneuvoa. (www.stat.fi 2016.) Vuonna 2014 liikennevakuutuskanta oli 4,61 miljoonaa mitaten vakuutusvuosina eli vakuutusten voimassaolon kestolla kyseisenä vuonna. Yksityiskäyttöisten henkilöautojen osalta luku oli 2,4 miljoonaa. Lisäksi valtio vastaa lähes 20 000 omistamansa ajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvista vahingoista. (HE 123/2015.)

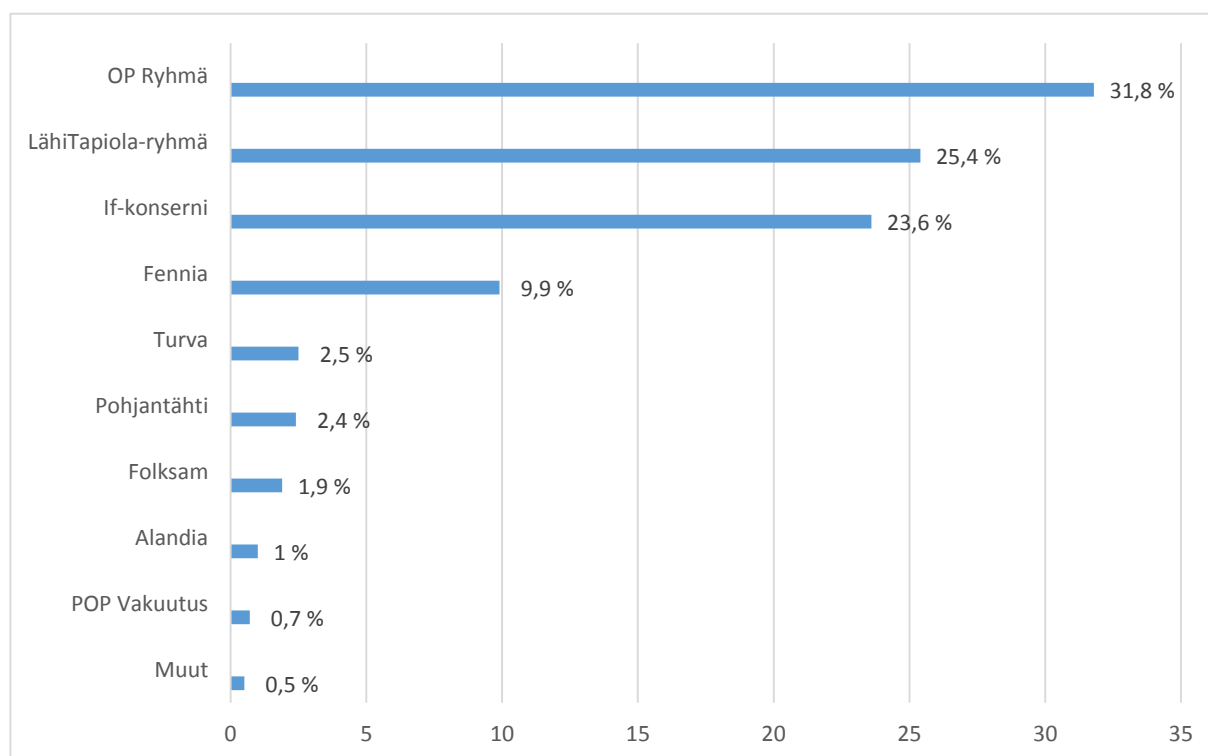
2.2 Suomen vakuutusmarkkinat ja liikennevakuutus

Suomen vakuutusmarkkinoiden rakenteelle on tyypillistä lakisääteisistä vakuutuksista kerättyjen maksujen suuri osuus alan koko maksutulosta. Viime vuonna vakuutusmaksutulosta 61 prosenttia saatiin lakisääteisistä vakuutuksista: lakisääteisestä työeläkevakuutuksesta, lakisääteisestä tapaturmavakuutuksesta ja liikennevakuutuksesta. Toinen tyypillinen piirre Suomen vakuutusmarkkinoille on vahva keskittyneisyys. Esimerkiksi neljän suurimman henki- ja vahinkovakuutusyhtiön/yhtiöryhmän osuus maksutulosta oli 85 peräti prosenttia. Vuoden 2014 lopussa Suomessa toimi 55 kotimaista vakuutusyhtiötä, joista vahinko- ja jälleenvakuutusyhtiöitä oli 38, henkivakuutusyhtiöitä 11 ja työeläkevakuutusyhtiöitä 6.

Yhtiöiden palveluksessa oli vuonna 2015 keskimäärin 9680 henkeä. Trendi oli kuitenkin edelleen laskeva, sillä määrä laski edellisvuodesta peräti 1190 hengellä. Pääosa vähenemästä johtui LähiTapiolan uudelleenjärjestelyistä. Suomessa toimi vuoden 2015 lopussa 14 ulkomaisen vakuutusyhtiön edustustoa. Näiden lisäksi noin 680 ulkomaista yhtiötä oli tehnyt Finanssivalvonnalle ilmoituksen vakuutuspalvelujen tarjoamisesta rajan yli. Finanssivalvonnan ylläpitämässä vakuutusmeklarirekisterissä oli vuoden 2015 lopussa 77 vakuutusmeklariyritystä. (www.fkl.fi 2016.)

Vahinkovakuutusyhtiöiden kotimaisen ensivakuutuksen maksutulo laski edellisvuoteen 2014 verrattuna yhden prosentin vajaaseen 4,4 miljardiin euroon. OP Ryhmä säilytti asemansa selvänä markkinajohtajana. OP Ryhmän markkinaosuus nousi prosentin kymmenyksen 31,8 prosenttiin. LähiTapiola-ryhmän asema markkinoiden toiseksi suurimpana vahvistui, kun sen markkinaosuus nousi 25,4 prosenttiin. Ifin menetti markkinaosuudestaan yli prosenttiyksikön, kun sen osuus laski 23,6 prosenttiin. Fennian osuus puolestaan nousi 9,9 prosenttiin. Neljän suurimman yhtiöryhmän yhteenlaskettu markkinaosuus oli lähes 91 prosenttia, mikä kertoo vahvasta keskittymisestä. (www.fkl.fi 2016.)

Kuvio 2. Vahinkovakuutuksen markkinaosuudet 2015



Lähde: Finanssialan Keskusliitto, Vakuutusvuosi 2015 – Vakuutusyhtiöiden tulokatsaus

Samalla kun vahinkovakuutuksen maksutulo hieman notkahti myös ulosmaksettujen korvausten määrä pieneni. Korvauksia kotimaiset yhtiöt maksoivat 2,9 miljardia euroa, mikä oli pari prosenttia vähemmän kuin vuonna 2014. Vakuutustekninen kate ennen tasoitusmäärän muutosta (maksutuotoista vähennetään korvauskulut ja liikekulut) oli 162 miljoonaa euroa. Suurin vaikutus maksutulon kehitykseen oli vuoden 2014 potilasvakuutuspoolin lakimuutoksella, jonka johdosta yhtiöt kertaluonteisesti täydensivät potilasvakuutuksen korvausvastuuta yli 150 miljoonalla eurolla. Jos kertaerä eliminoidaan vertailuvuoden 2014 luvuista, oli vahinkovakuutuksen todellinen kasvuprosentti yli 2 prosenttia. (www.fkl.fi 2016.)

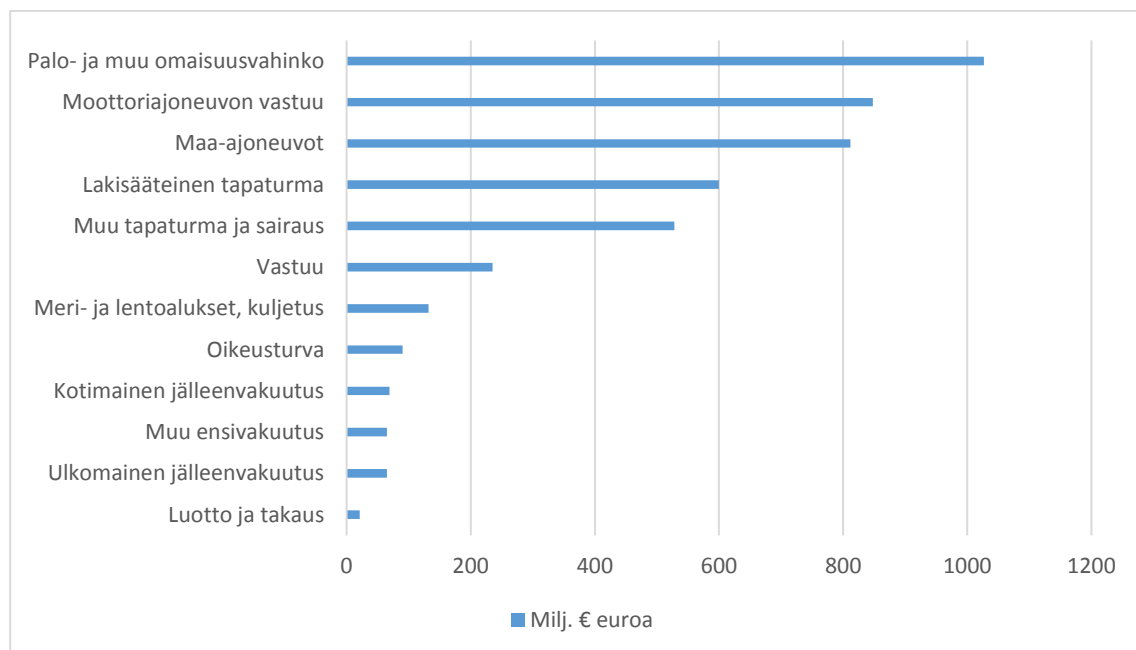
Kotimaisten vahinkovakuutusyhtiöiden yhdistetty kulusuhde, joka sisältää sekä vahinko- että liikekulusuhteen, laski 0,7 prosenttiyksiköllä 96,2 prosenttiin. Vahinkosuhte (korvauskulut/maksutuotot) laski 77,1 prosentista 76,2 prosenttiin. Liikekulusuhde (liikekulut/maksutuotot) sen sijaan heikkeni hieman ja oli 20,0 prosenttia edellisvuoden 19,8 prosenttiin verrattuna. Vahinkosuhte ilman perustekorkokulua oli 73,4 prosenttia ja vastaava yhdistetty kulusuhde laski 93,4 prosenttiin. (www.fkl.fi 2016.) Vahinkosuhteeseen viime vuosien kehitykseen on vaikuttanut eniten edellä mainitun potilasvakuutusmuutoksen lisäksi lakisääteisiin lajeihin tehdyt laskuperustemuutokset vuonna 2014. Useimmat yhtiöt alensivat tuolloin diskonttauskorkoaan, jonka takia vastuuvélka kasvoi yli 200 miljoonalla eurolla. (www.fkl.fi 2015.)

Vakuutusyhtiöiden yhteenlaskettu maksutulo liikennevakuutuksesta oli vuonna 2015 noin 849 miljoonaa euroa. Kehitys jatkui tasaisella kasvu-uralla ja kasvua edelliseen vuoteen 2014 verrattuna oli 2 prosenttia. Vahinkovakuutuksen ensivakuutusmaksutulo vuonna 2015 oli kokonaisuudessaan 4,40 miljardia euroa, joten liikennevakuutuksen maksutulo vastasi siten 18,9 prosenttia koko vahinkovakuutuksen ensivakuutusmaksutulosta. (www.fkl.fi 2016a) Kotitalouksien vakuutuksissa liikennevakuutuksen osuus on tätäkin suurempi. Yksityisasiakkaille liikennevakuutus on yhdessä auto- eli kaskovakuutuksen kanssa vakuutusmaksultaan merkittävin vakuutustuote. Liikennevakuutusmaksuista suurin osa kertyy juuri yksityistalouksien vakuutuksista. Näiden osuus kaikista maksuista on noin 80 prosenttia. Yritysten ja yhteisöjen maksutulo-osuus oli noin 20 prosenttia, josta luvanvaraisen ajoneuvoliikenteen osuus oli noin kolmannes. (HE 123/2015.) Vapaaehtoisen autovakuutuksen (maa-ajoneuvot) maksutulo puolestaan kasvoi 2 prosenttia 812 miljoonaan euroon.

Vahinkosuhde samalla parani lähes kaksi prosenttia ja oli 66,8 prosenttia. Liikenteessä olevien henkilöautojen määrä oli vuonna 2015 vajaan prosentin suurempi kuin vuonna 2014. Autovahinkojen määrä nousi peräti 7 prosenttia edellisvuotista suuremmaksi, kun ilmoituksia tehtiin 512 107 kappaletta. (www.fkl.fi 2016.)

Vahinkovakuutuksen luokkaryhmistä suurin oli edelleen palo- ja muu omaisuusvahinkovakuutus. Tämä luokkaryhmä pitää sisällään sekä yritysten että yksityisten omaisuusvakuuttamisen. Lakisääteinen liikennevakuutus on puolestaan Suomen toiseksi yleisin vahinkovakuutus ennen vapaaehtoista maa-ajoneuvojen autovakuutusta.

Kuvio 3. Vahinkovakuutuksen maksutulon jakauma vakuutusryhmittäin 2015



Lähde: Finanssialan Keskusliitto, Vakuutusvuosi 2015 – Vakuutusyhtiöiden tulokatsaus

Vuonna 2015 liikennevakuutusta harjoitti kymmenen vakuutusyhtiötä, joiden kotipaikka on Suomessa sekä yksi muussa ETA-valtiossa sijaitsevan vakuutusyhtiön sivuliike. Näiden lisäksi kolmella ETA-vakuutusyhtiöllä oli oikeus antaa liikennevakuutuksia Suomessa palvelujen vapaan tarjonnan perusteella. Vuonna 2015 suurin, 27,4 prosentin markkinaosuus liikennevakuutuksessa, oli LähiTapiolalla ja seuraavina tulivat Pohjola 26,1 prosentin, If 22,2 prosentin ja Fennia 9,6 prosentin osuuksillaan. Näiden neljän suurimman vakuutusyhtiön markkinaosuus oli 85,3 prosenttia. Muista toimijoista muun muassa Turvan osuus oli 3,4 %,

Pohjantähden 2,7 % ja POP Vakuutuksen 2,1 prosenttia. Ulkomaisten vakuutusyhtiöiden markkinaosuus on alle 0,5 prosenttia. (www.fkl.fi 2016.)

Seuraavassa taulukossa on kuvattu liikennevakuutusmarkkinoiden kehittymistä vuosina 2008 - 2013. Taulukosta voidaan havaita markkinoiden vankka keskittyminen, vakuutusmaksutulojen myönteinen, mutta maltillinen kehityskulku sekä yhdistetyn kulusuhteen lasku. Suomen talous on samalla vertailujaksolla kärsinyt heikosta talouskasvusta, mikä luonnollisesti vaikuttaa myös liikennevakuutusmarkkinoiden kehittymiseen.

Taulukko 4. Liikennevakuutusmarkkinoiden kehitys vuosina 2008 - 2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Kasvu 2008/13	Kasvu 2012/13
Rakenteelliset tiedot								
Vakuutusyhtiöiden määrä	12	12	13	13	13	13	8,3 %	-
Keskittyminen – 5 suurinta yhtiötä	92 %	92 %	89 %	89 %	89 %	93 %	1 %-yks.	4 %-yks.
Keskittyminen – 10 suurinta yhtiötä	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	-	-
Ajoneuvojen lkm per 1000 asukasta	864	869	882	897	905	908		
Taloudelliset tiedot								
Bruttovakuutusmaksutulo (€m)	1 239	1300	1343	1399	1470	1559	25,8 %	6,1 %
Liikennevakuutusmaksutulo	661	693	712	741	771	804	21,6 %	4,3 %
Kaskovakuutusmaksutulo	578	607	631	658	699	755	30,6 %	8,0 %
Moottoriajoneuvojen osuus vahinkovakuutuksen maksutulosta	36.7	37.6	38.1	37.4	37.3.	36.7	0	0,6 %-yks.
Keskimääräinen vakuutusmaksu per vakuutettu(€)	154	157	149	148	153	157	2,2 %	2,8 %
Liikennevakuutuksen yhdistetty kulusuhde	103 %	100 %	101 %	108 %	92,5 %	93 %	- 10 %-yks.	0,5 %-yks.
Makrotalouden indikaattorit								
BKT:n reaaliakasvu	-2,9	-6,4	4,8	0,7	-3,1	-0,2		
Inflaatio	4,1	0,0	1,2	3,4	2,8	1,5		

Lähde: Insurance Europe (<http://www.insuranceeurope.eu> 2014a)

2.3 Liikennevahingot ja maksetut korvaukset

Liikennevakuutus on korvaa moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvia vahinkoja. Liikennevahingon aiheuttaneen moottoriajoneuvon vakuutus korvaa vahingosta aiheutuneita henkilövahinkoja sekä tämän lisäksi vakuutus korvaa vahingossa osallisena olleen syyttömän ajoneuvon korjauskulut. Liikennevakuutuksesta korvauksen suorittaminen henkilö- tai esinevahinkoon edellyttää, että vahinko on aiheutunut moottoriajoneuvon liikenteeseen käyttämisestä vakuutuksen voimassaoloaikana. Liikennevahinko korvataan pääsääntöisesti niin sanotun ankaran vastuun perusteella, jolloin vahingon korvaus ei edellytä, että ajoneuvon omistaja tai kuljettaja olisi aiheuttanut vahinkoa tuottamuksellaan. Liikennevahingon korvaamisen edellytyksenä on siten pääsäännön mukaan pelkkä syy-yhteys yksilöitävissä olevan moottoriajoneuvon käyttämisestä aiheutuvan vahinkotapahtuman ja siitä seuraavien vahinkoseuraamusten välillä. (Liikennevakuutuslaki 2017/460.)

Moottoriajoneuvojen toisilleen aiheuttamien vahinkojen osalta on poikettu edellä mainitusta pääsäännöstä siten, että korvauksen saaminen vastapuolen liikennevakuutuksesta edellyttää yleensä vastapuolen tuottamusta. Liikennevakuutusjärjestelmä takaa liikennevahingon johdosta vahinkoa kärsineen korvaukset myös niissä tilanteissa, jossa vahingon aiheuttanutta moottoriajoneuvoa ei tarvitse lain mukaan vakuuttaa, sen vakuuttaminen on laiminlyöty tai ajoneuvo jää tuntemattomaksi. Myös liikenneonnettomuudessa loukkaantuneen henkilön auttamisesta ja kuljettamisesta ajoneuville ja auttajalle aiheutuneet esinevahingot korvataan. Valtiokonttori suorittaa korvauksen vahingosta tapauksissa, jossa moottoriajoneuvoa ei tarvitse vakuuttaa (HE 123/2015.)

Henkilö- ja esinevahingon määritelmät perustuvat vahingonkorvauslakiin ja sen soveltamisessa vakiintuneeseen oikeus- ja korvauskäytäntöön. Koska liikennevahingon korvaaminen perustuu vahingonkorvauslain säännöksiin, myös yleisiä vahingonkorvausoikeudellisia periaatteita sovelletaan. Tällainen periaate on muun muassa niin sanotun täyden korvauksen periaate, joka takaa vahinkoa kärsineiden oikeuden täyteen korvaukseen vahingon määrästä riippumatta. Korvauksen avulla vahinkoa kärsineen tulee siten päästä samaan asemaan, jossa hän olisi ollut, ellei liikennevahinkoa olisi sattunut. Korvausten määräytymiseen sovelletaan toisaalta niin sanottua rikastumiskieltoa, jonka mukana korvaus ei kuitenkaan saa olla niin suuri, että vahinkoa kärsinyt hyötyisi taloudellisesti vahingosta. Liikennevakuutus on erityislaki suhteessa

vahingonkorvauslakiin, joten se ei syrjäytä vahingonkorvauslain soveltamista siltä osin kuin vahinko jää liikennevakuutuslain mukaan korvaamatta. Vahinkoa kärsinyt voi hakea korvausta vahingon aiheuttajalta vahingonkorvauslain perusteella siltä osin kuin vahinkoa ei korvata liikennevakuutuksesta, mikä on käytännössä kuitenkin ollut hyvin harvinaista. Yhdestä liikennevahingosta aiheutuneita esinevahinkoja korvataan enintään 5 000 000 euroa jokaista vahingosta vastuussa olevaa liikennevakuutusta kohden. Henkilövahinkojen korvauksille ei sen sijaan ole asetettu enimmäismäärää. Ylärajattoman vastuun sisältävä vakuutus on kansainvälisessä vertailussa ollut poikkeuksellinen, minkä vuoksi jälleenvakuutusturvan saaminen rajattomalle turvalle kohtuullisin kustannuksin on osoittautunut haasteelliseksi. (HE 123/2015.)

Liikennevakuutuksesta korvattiin vuonna 2015 liikennevahinkoja noin 484 miljoonalla eurolla, jotka koskivat 129 406 vahinkoa. Laskua oli euromääräisesti 2,5 prosenttia. Vahinkojen kappalemääräinen lukema laski vuoteen 2014 verrattuna 0,7 prosenttia. Kuolemaan johtaneiden liikennevahinkojen määrä kuitenkin kasvoi selvästi. Tilastokeskuksen mukaan onnettomuuksissa sai surmansa 257 henkilöä, kun vuonna 2014 onnettomuuksissa menehtyi 223 henkilöä. Sen sijaan vuonna 2015 loukkaantuneiden määrä väheni ja oli yhteensä 6373 (6669) henkeä. Kohtuullisesta vahinkokehityksestä huolimatta liikennevakuutuksen vahinkosuhde nousi selvästi. Liikennevakuutuksen vahinkosuhde nousi 84,4 prosenttiin. Syynä kehitykseen oli eläkeläisten vastuiden laskuperustekoron muutos. (www.fkl.fi 2016) Vuotta aiemmin vahinkosuhde oli 80,1 prosenttia ja yhdistetty kulusuhde 102 prosenttia. Vuonna 2013 vahinkosuhde oli 72 prosenttia. Vahinkosuhteen kasvu selittyy pääasiassa diskonttauskoron muutoksella. (www.fkl.fi 2015) Vuonna 2014 henkilövahinkoja korvattiin noin 19 000 kappaletta ja kokonaiskorvaussummasta henkilövahinkojen osuus korvauksista oli lähes 57 prosenttia. 2014 vakuutusyhtiöt maksoivat aikaisempina vuosina sattuneiden vahinkojen perusteella jakojärjestelmällä rahoitettuja korvauksia 79 miljoonaa euroa. Liikennevakuutuskeskus suoritti sen vastuulla olevista vahingoista vuonna 2014 korvauksia yhteensä 9,8 miljoonaa euroa. Arvioitu keskimääräinen esinevahinkokorvaus on noin 2 300 euroa ja henkilövahinkokorvaus noin 14 100 euroa. (HE 123/2015.)

Vuoden 2014 lopussa vakuutusyhtiöiden oma osuus liikennevakuutuksen korvausvastuusta oli yhteensä 2,78 miljardia euroa. Lisäksi vakuutusyhtiöt vastaavat viime kädessä Liikennevakuutuskeskuksen vastuulla olevista vahingoista, joita koskeva korvausvastuu oli

41,3 miljoonaa euroa. Korvausvastuusta suurin osa muodostuu tulevaisuudessa työkyvyttömyyden ja vanhuuden perusteella maksettavien ansionmenetykskorvausten eli käytännössä tulevien eläkkeiden pääomista. Kaikkiaan vahinkovakuutusyhtiöiden kaikkien vakuutuslajien yhteenlaskettu yhtiön omalla vastuulla oleva korvausvastuu vuoden 2014 lopussa oli 8,03 miljardia euroa. (HE 123/2015).

2.4 Valvontaviranomaiset

Vakuutusliiketoiminta on Suomessa vahvasti säädeltyä ja valvottua. Suomen liikennevakuutusmarkkinoita valvoo kaksi eri viranomaista: Liikennevakuutuskeskus ja Finanssivalvonta. Lisäksi lait, kuten toistaiseksi voimassaoleva liikennevakuutuslaki (26.6.1959/279), uusi liikennevakuutuslaki (17.6.2016/460), vakuutusyhtiölaki (18.7.2008/521), vakuutussopimuslaki (28.6.1994/543) ja muu kuluttajansuojalainsäädäntö säätelevät vakuutusyhtiöiden toimintaa. Liikennevakuutuksia Suomessa myöntävän yhtiön tulee olla Liikennevakuutuskeskuksen jäsenyhtiö liikennevakuutuslain mukaisesti. Vakuutussopimuslakia ei lähtökohtaisesti sovelleta lakisääteisiin vakuutuksiin, mutta vakuutussopimuslakia sovelletaan kuitenkin liikennevakuutussopimuksiin, jollei liikennevakuutuslaissa ole vakuutussopimuslaista poikkeavia säännöksiä. Liikennevakuutuslaki on siten erityislaki vakuutussopimuslakiin nähden. (HE 123/2015.)

Vakuutustoimintaa ja vakuutus- ja eläkelaitoksia koskevan lainsäädännön valmistelu kuuluu sosiaali- ja terveysministeriölle ja sen vakuutusosastolle. Vakuutusyhteisölainsäädännön valmistelu vakuutusosastolla kuuluu vakuutusmarkkinaosastolle. Vakuutusyhteisölainsäädännöllä tarkoitetaan vakuutusyhtiölakia, lakia ulkomaisista vakuutusyhtiöistä, työeläkevakuutusyhtiöistä annettua lakia, vakuutusyhdistyslakia sekä eläkesäätiö- ja vakuutuskassalakia. Pääosa vakuutusmarkkinaosaston vastuulla olevasta kotimaisesta sääntelystä perustuu EU-sääntelyyn. Vahinko- ja henkivakuutusyhtiöiden kilpailuoikeudellinen valvonta kuuluu Kilpailu- ja kuluttajavirastolle. (Rantala & Pentikäinen 2014, 120, 122.)

Liikennevakuutuskeskus (LVK) on liikennevakuutuksen toimeenpanon ja kehittämisen yhteiselin. Liikennevakuutuskeskus on lakiin perustuva ja sen tehtävät ovat pääosin julkisia

hallintotehtäviä. Liikennevakuutuskeskus vastaa muun muassa liikenneturvallisuuden kehittamisestä, tuntemattoman ja vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamista liikennevahingoista, vakuuttaa maahan tilapäistä käyttöä varten tuotuja ajoneuvoja, toimii ulkomailla tapahtuneiden liikennevahinkojen kansallisena tietokeskuksena ja korvauselimenä, tekee tutkimuksia ja laskelmia sekä kerää liikennevakuutusmaksujen määrittämisessä tarvittavaa tilastoainestoa. (<http://www.lvkk.fi> 2016.)

Finanssivalvonta puolestaan on rahoitus- ja vakuutusvalvontaviranomainen, jonka valvottavia ovat muun muassa pankit, vakuutus- ja eläkeyhtiöt sekä muut vakuutusalaalla toimivat, sijoituspalveluyritykset, rahastoyhtiöt ja pörssi. Finanssivalvonta toimii hallinnollisesti Suomen Pankin yhteydessä, mutta on päätöksenteossaan itsenäinen. Finanssivalvonnan toiminnan tavoitteena on finanssimarkkinoiden vakauden edellyttämä luotto-, vakuutus- ja eläkelaitosten ja muiden valvottavaksi säädettyjen vakaa toiminta. Tavoitteena on lisäksi vakuutettujen etujen turvaaminen ja yleisen luottamuksen säilyminen finanssimarkkinoiden toimintaan. Sille kuuluvat vakuutusyhtiöiden ja muiden vakuutus- ja eläkelaitosten valvonta- ja tarkastustehtävät. Niihin sisältyy operatiivinen valvonta, yksittäistä valvottavaa koskevien asioiden ratkaiseminen ja valvottavien hakemuksesta tehtävät päätökset ja poikkeusluvut. Lisäksi Finanssivalvonnan tehtäviin kuuluu edistää hyvien menettelytapojen noudattamista finanssimarkkinoilla ja yleisön tietämystä finanssimarkkinoista. Finanssivalvonnan tavoitteet ja tehtävät on kirjattu lakiin Finanssivalvonnasta (19.12.2008/878). (www.finanssivalvonta.fi 2016.)

3 LAKISÄÄTEISEN VAHINKOVAKUUTUKSEN ERITYISPIIRTEET

Liikennevakuutus on lakisääteisenä vakuutuksena vahvasti säädelty sen sosiaalivakuutuksen luonteenomaisuudesta johtuen, jolloin siihen liittyy runsaasti erityispiirteitä verrattuna vapaaehtoiisiin vakuutuksiin. Lakisääteisyyteen kuuluvia ominaisuuksia ovat muun muassa vakuuttamisvelvollisuus, vakuutuksen myöntämisvelvollisuus, vakuutusmaksun osittainen sääntely, korvauserusteiden lakisääteisyys sekä mitä erikseen on määrätty vakuutusmaksun laiminlyönnistä. Kyseiset tekijät vaikuttavat välittömästi ja välillisesti vakuutusyhtiöiden kilpailumahdollisuuksiin.

3.1 Vakuutuksenottajan vakuuttamisvelvollisuus

Liikenteeseen käytettävillä moottoriajoneuvoilla, joiden pysyvä kotipaikka on Suomessa, on oltava liikennevakuutuslaissa säädetty liikennevakuutus. Ajoneuvo on määritelty EU:n liikennevakuutusdirektiivissä eikä direktiivi anna jäsenvaltioille mahdollisuutta poiketa siitä kansallisessa lainsäädännössään. Direktiivin ajoneuvon käsite on itsenäinen, eikä se siten ole sidottu ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevaan EU-sääntelyyn. Vastaavasti myös liikennevakuutuslain ajoneuvon käsite on itsenäinen, eikä se ole sidottu ajoneuvolain käsitteisiin. Vakuuttamisvelvollisuus koskee liikennevakuutuslain tarkoittamassa liikenteessä käytettävää moottoriajoneuvoa. Liikennevakuuttamisvelvollisuus on laaja, eikä sitä ole yksinomaisesti sidottu siihen, tuleeko ajoneuvo rekisteröidä ajoneuvoliikennerekisteriin. Ajoneuvolaissa ensirekisteröinnillä tarkoitetaan liikennevakuutusta koskevien tietojen merkitsemistä ensimmäistä kertaa Suomessa rekisteriin ja muutosrekisteröinnillä tarkoitetaan muun muassa liikennevakuutusta koskevissa tiedoissa tapahtuneiden muutosten merkitsemistä ajoneuvoliikennerekisteriin, jota hallinnoi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafí. (HE 123/2015.)

Liikennevakuuttamisvelvollisuus koskee lähtökohtaisesti kaikkia maata pitkin kulkevia konevoimaisia ajoneuvoja sekä niihin kytkettäviä perävaunuja. Liikennevakuutuslakiin on sisällytetty kuitenkin lista poikkeustapauksista, jolloin liikennevakuutus voidaan jättää solmimatta. Poikkeuksena tästä ovat esimerkiksi valtion ajoneuvot. Toinen vakuuttamisvelvollisuutta koskeva poikkeus koskee eräitä hitaasti kulkevia tai teholtaan pieniä

erikoisajoneuvoja. Tällaisia ajoneuvoja ovat muun muassa leikkuupuimurit ja muut sadonkorjuuseen tarkoitetut rekisteröinnistä vapautetut moottorityökoneet sekä rekisteröinnistä vapautetut perävaunut sekä moottorityökoneet ja traktorit, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Uuden liikennevakuutuslain mukaisesti myöskään liikennekäytöstä poistetulle ajoneuvolle, jota ei käytetä liikenteessä, ei ole velvollisuutta hankkia liikennevakuutusta. (Liikennevakuutuslaki 2016/460.)

Vakuuttamisvelvollisia ovat ajoneuvon omistaja ja pysyvä haltija. Esimerkiksi silloin kun ajoneuvo ostetaan osamaksurahoituksella omistusoikeuden jäädessä autoliikkeelle, on omistajan lisäksi ajoneuvon osamaksulla ostanut pysyvä haltija vakuuttamisvelvollinen. Vakuuttamisvelvollisuus täyttyy ja vakuutus on voimassa, vaikka vakuutuksenottaja ei sopimuksen tekemisen jälkeen maksaisi lainkaan vakuutusmaksuja. Vakuutuksenottaja ei voi irtisanoa rekisteriin merkittävän ajoneuvon vakuutusta ellei tällaista ajoneuvoa varten ole merkitty uutta vakuutusta toisesta yhtiöstä, myyty, romutuspoistettu, ulkomaille poistettu tai muutoin poistettu lopullisesti liikennekäytöstä. (HE 123/2015.)

Jos liikennevakuutus päättyy vakuutetun ajoneuvon siirtyessä oikeustoimen johdosta muulle uudelle omistajalle kuin vakuutuksenottajalle itselleen, tai jos rekisteriin merkitty haltija on yksin vakuutuksenottajana ajoneuvon hallinnan vaihduttua tai palaututtua omistajalle, korvataan päättyneestä vakuutuksesta myös ne vahingot, jotka ovat sattuneet seitsemän päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä taikka ajoneuvon hallinnan vaihtumisesta tai palautumisesta omistajalle, jollei ajoneuvon uusi omistaja tai haltija ole ottanut vakuutusta mainitun ajan kuluessa. (Liikennevakuutuslaki 460/2016). Omistussuhteissa tapahtuvat muutokset tulee ilmoittaa ajoneuvorekisteriin, jolloin uudelta omistajalta on omistuksen muutoksen rekisteröinnin edellytyksenä vaadittu liikennevakuutusta. Käytännössä tämä on tarkoittanut sitä, ettei ajoneuvon omistaja tai haltija ole voinut rekisteröidä moottoriajoneuvoa, jollei sillä ole voimassaolevaa liikennevakuutusta.

3.2 Vakuutusyhtiön velvollisuus antaa vakuutus

Liikennevakuutustoimintaa harjoittavalla vakuutusyhtiöllä on velvollisuus antaa vakuutus eli yhtiöllä on niin sanottu sopimuspakko. Sopimuspakko on muissakin lakisääteisissä vakuutuksissa, kuten esimerkiksi lakisääteisessä tapaturmavakuutuksessa. Vakuutusyhtiöllä on

siten velvollisuus tehdä liikennevakuutus sopimus ajoneuvon omistajan tai haltijan kanssa huolimatta esimerkiksi siitä, että ajoneuvoa käytetään todennäköisesti tavalla, jossa vahinkoriski on erityisen suuri. Velvollisuus myöntää liikennevakuutus eli sopimuspakko on olemassa myös silloin, kun vakuutusta hakeva henkilö on jättänyt aiemmin vakuuttamansa ajoneuvon liikennevakuutusmaksut maksamatta. Vakuutusyhtiöllä on vakuutus sopimuslain säännösten perusteella kuitenkin mahdollisuus vakuutus sopimusta tehtäessä vaatia ensimmäisen vakuutuskauden vakuutusmaksu suoritettavaksi ennakkomaksuna. Ennakkomaksua ei voi vaatia enää uudelleen jatkuvan vakuutuksen uudistuessa, vaan ainoastaan ensimmäisen kauden yhteydessä. Vakuutusyhtiöt ovat luottotappioriskistä johtuen edellyttäneet laajasti ennakkomaksua. Sopimus pakon vuoksi vakuutusmaksut on säädetty suoraan ulosottokelpoisiksi ilman tuomiota ja päätöstä. (HE 123/2015.)

Liikennevakuutusyhtiön vastuu alkaa, jollei erityisestä alkamisajankohdasta ole osapuolten kesken sovittu, silloin, kun vakuutusyhtiö tai vakuutuksenottaja on antanut tai lähettänyt hyväksyvän vastauksen toisen sopijapuolen tarjoukseen. Vakuutusyhtiön vastuun alkamisajankohtaa ei voi sopimuksin siirtää tätä aikaisemmaksi. (Liikennevakuutusasetus 17.7.1959/324.) Jos ajoneuvon rekisteröintiä ja vakuuttamista ei tehdä samanaikaisesti, vakuutusyhtiöt lähettävät tiedon solmitusta liikennevakuutuksesta sähköisesti Liikenteen turvallisuusviraston Trafín ylläpitämään vakuutustietorekisteriin (VATI) odottamaan rekisteröintiä (Eskuri et al. 2012, 159.)

Vakuutus sopimuslain (543/1994) mukaisesti vakuutuksenantajan on vakuutus sopimuksen solmimisen jälkeen ilman aiheetonta viivästystä annettava vakuutuksenottajalle vakuutus kirja, johon on merkitty sopimuksen keskeinen sisältö sekä vakuutusehdot. Vakuutus kirjaan tulee merkitä sopimuksen yksilöimisen kannalta tarpeelliset tiedot, kuten tiedot sopimuksen osapuolista, vakuutusmuoto, vakuutuksen kohteena olevan auton yksilöinti, vakuutuksen voimassaolo, vakuutusmaksu ja mahdolliset alennukset sekä muut sopimuksen yksilöintiin kuuluvat asiat. Vakuutusehdot sisältävät lisäksi yksityiskohtaiset tiedot sopimuksen osapuolten oikeuksista ja velvollisuuksista, kuten vakuutuksenottajan vakuutushakemuksessa antamien tietojen todenperäisyys ja niistä vastaaminen, vakuutusyhtiön vastuun alkaminen, vakuutusmaksun määräytymisperuste, vakuutusmaksun viivästymisestä aiheutuvat seuraamukset, maksualennukset, bonusoikeudellisissa vakuutuksissa bonuksen määrä,

vakuutuksen päättymisen, sekä ohjeet toimenpiteistä vahingon satuttua. Liikennevakuutusehdot poikkeavat jonkin verran tavanomaisista vakuutusehdoista lakisääteisyydestä johtuen, sillä liikennevakuutuslaki säätelee yksityiskohtaisesti korvauksen laajuuden ja sisällön, joten tästä johtuen näitä asioita ei voida erikseen määritellä liikennevakuutusehdoissa. (Eskuri et al. 2012, 159–160).

Velvollisuudesta myöntää liikennevakuutus seuraa myös normaalia vakuutusliiketoiminta suurempi luottotappioriski. Yksityiselle liiketoiminnalle tyypillisesti vakuutusyhtiöt kantavat liikennevakuutuksessa maksamattomista vakuutusmaksuista aiheutuvan luottotappioriskin. Maksamattomista liikennevakuutusmaksuista aiheutui vakuutusyhtiöille 11,3 miljoonaa euron luottotappiot vuonna 2014, mikä vastasi noin 1,4 prosenttia liikennevakuutuksen vakuutusmaksutulosta. Luottotappiot ovat kuitenkin vähentyneet vuodesta 2007 lähtien, jolloin luottotappioiden kokonaismäärä oli noin 26 miljoonaa euroa. Luottotappioiden määrä liikennevakuutuksessa on korkeampi kuin vahinkovakuutustoiminnassa yleensä, mutta hieman alempi kuin yksityisessä liiketoiminnassa yleensä. Syy, että luottotappioita syntyy liikennevakuutuksessa enemmän kuin vapaaehtoisissa vakuutuksissa johtuu pääosin siitä, että kysymys on pakollisesta lakisääteisestä vakuutuksesta. Vakuuttamisvelvollisia ovat myös ne henkilöt, jotka eivät ota vapaaehtoisia vakuutuksia. (www.eduskunta.fi 2016c.) Vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti on myös melko yleistä. Hyvikkeitä vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönnistä määrätään maksettavaksi vuosittain noin 43 000 yksityishenkilölle ja yritykselle. Vakuuttamattomuuksien kestot ovat yleensä lyhyitä. Vuonna 2014 hyvikkeitä määrättiin maksuun noin 6,0 miljoonan euron edestä. Maksuunpannuista hyvikkeistä vain alle puolet saadaan perittyä. Vuonna 2014 perittyä saatiin 2,6 miljoonaa euroa. (HE 123/2015.)

3.3 Liikennevakuutusmaksun rakenne ja säätely

Vakuutettavan liikennevahinkoriski ollessa laissa määritelty, vakuutusyhtiöt eivät voi kilpailla vakuutusturvan laajuudella, vaan ainoastaan vakuutuksen hinnalla ja palvelutasolla. Liikennevakuutuksen lakisääteinen luonne korostaa siten vakuutusmaksun merkitystä kilpailutekijänä. Vallitsevan käytännön mukaan liikenne- ja autovakuutus joudutaan ottamaan samasta vakuutusyhtiöstä ja niiden osuus kotitalouksien vakuutusmaksuista on yleensä huomattavan suuri. Tämän vuoksi liikennevakuutuksen hinnalla on suuri merkitys kotitalouden

valitessa vakuutusyhtiötä. Uudessa liikennevakuutuslaissa vakuutusmaksun laskuperusteista säädetään aiempaa täsmällisemmin.

3.3.1 Liikennevakuutusmaksun lainsäädännöllinen viitekehys

Vahinkovakuutuksessa vakuutusmaksun suuruus on kunkin vakuutusyhtiön päätettävissä. Lakisääteisissä vakuutuksissa on kuitenkin katsottu tarpeelliseksi säätää eräistä yleisperiaatteista, joita vakuutusyhtiön tulee noudattaa vakuutusmaksuja määritellessään. Hallituksen esityksen (123/2015) perusteluissa vakuutusmaksun rakennetta on selvitetty seuraavasti. 1.) Liikennevakuutuslain mukaan vakuutusmaksun on oltava kohtuullisessa suhteessa vakuutuksesta aiheutuviin kustannusten pääoma-arvoon. 2.) Vakuutusyhtiöllä on oltava vakuutusmaksujen laskuperusteet (maksuperusteet), joista ilmenee, miten vakuutusmaksut määrätään. Maksuperusteiden tehtävänä on erityisesti vakuutusmaksujen määräytymisen vakuutusmatemaattinen kuvaaminen. Vakuutusmaksun määrittämisessä käytettyjen riskitekijöiden tulee olla objektiivisia ja niiden todellisesta vaikutuksesta riskiin on oltava tilastollista tai muuten perusteltua tietoa tai kokemusta. 3.) Turvaavuusperiaatteen mukaisesti vakuutusmaksun määrittämisessä on otettava huomioon vahinkoa kärsineiden ja vakuutettujen etujen turvaaminen. Turvaavuusperiaate on tärkeä vakuutuksen pakollisuuden sekä vakuutusyhtiöiden keskinäisen yhteisvastuun näkökulmasta.

Pakollisessa lakisääteisessä vakuutuksessa vakuutuksenottajia on kohdeltava samalla tavoin, jonka seurauksena maksuperusteita on sovellettava yhdenmukaisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin. Tällä tarkoitetaan sitä, että vakuutusyhtiön on kohdeltava samalla tavalla vakuutuksenottajia, jotka ovat riskitason kannalta samassa tilanteessa tariffitekijöiden kautta arvioituna. Liikennevakuutuksen pakollisuudesta seuraa toisaalta se, että vakuutuksenottajan maksaman vakuutusmaksun täytyy olla kohtuullisessa suhteessa riskiin sekä toisaalta se, että esimerkiksi liikennevahinkoriskiltään erilaisten vakuutuksenottajaryhmien vakuutuksia ei saa systemaattisesti ali- tai ylihinnoitella. Vakuutusmaksuun vaikuttavia tietoja ei voi ottaa huomioon kuin ainoastaan maksuperusteiden mukaisessa laajuudessa. Vaatimus maksuperusteiden yhdenmukaisesta soveltamisesta ei kuitenkaan estä esimerkiksi laadultaan ja käytöltään erilaisten ajoneuvojen erilaista hinnoittelua. (HE 123/2015.)

Vakuutusmaksun määrittämisessä on edellä mainittujen kohtuullisuus- ja turvaavuusperiaatteiden lisäksi otettava huomioon liikennevahinkoriski. Liikennevahinkoriski

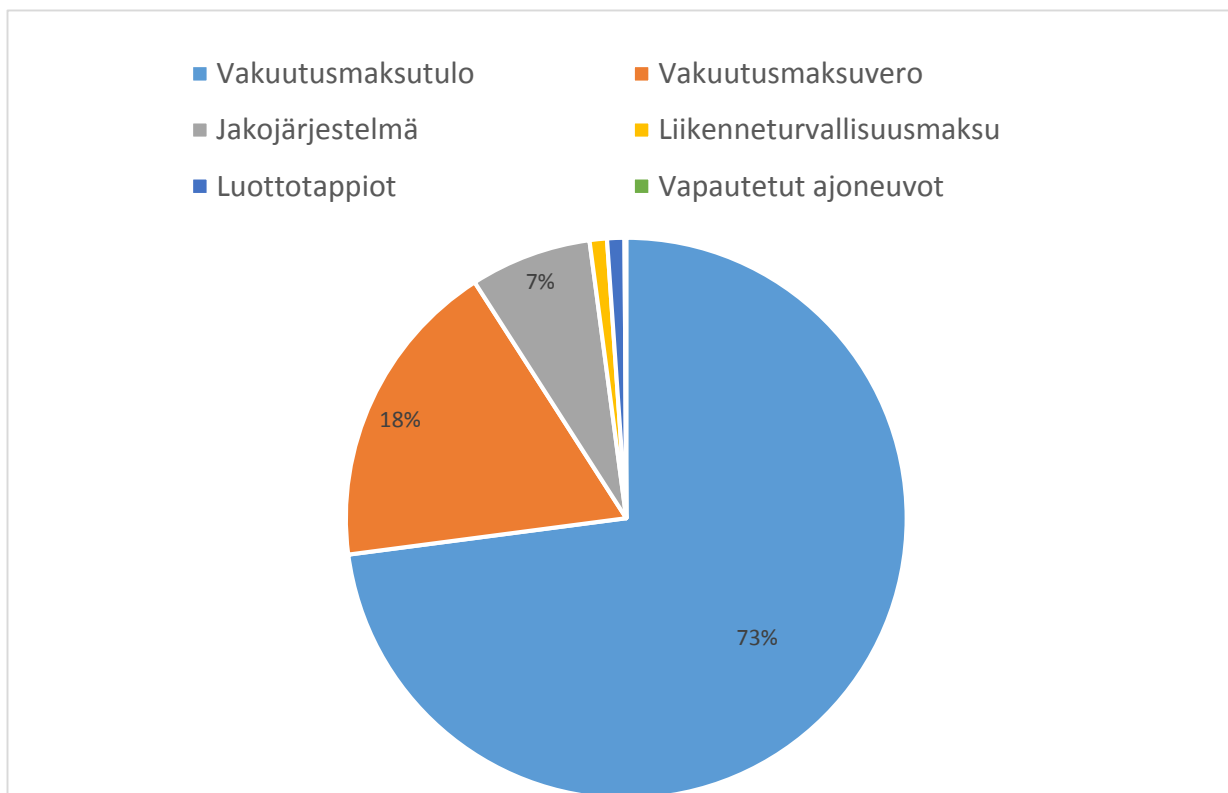
voidaan ymmärtää laajasti siten, että myös vakuutuksen myynnistä ja vakuutusten hoidosta aiheutuvat kustannukset voidaan ottaa maksuperusteissa huomioon vakuutuksen hintaan vaikuttavina tekijöitä. Vakuutusmaksun määrittäminen tapahtuu vakuutusmatemaattisten perusteiden mukaisesti pääosin tilastollisen aineiston pohjalta. Liikennevahinkoriskiä kuvaavia tekijöitä ovat esimerkiksi ajoneuvon liittyvät tekijät, kuten ajoneuvoluokka, ajoneuvon käyttötarkoitus sekä ajoneuvon käyttöön ja käyttäjään liittyvät tekijät, kuten vakuutuksenottajan ikä ja ajokokemus sekä yritysten osalta toimiala sekä se, onko kysymyksessä ammattiliikenteen harjoittajasta vai muusta yrityksestä.. Myös ajoneuvon pääasiallinen käyttökunta vaikuttaa liikennevakuutusmaksuun. Sillä käytetäänkö ajoneuvoa taajamassa vai haja-asutusalueella on huomattava merkitys liikennevahinkoriskiin. Tämän vuoksi myös ajoneuvon haltijan asuinpaikka otetaan tyypillisesti huomioon vakuutusmaksua määriteltäessä. (HE 123/2015.)

Vakuutettavaa liikennevahinkoriskiä mittaavat asiat eli niin sanotut tariffitekijät vaikuttavat vakuutusmaksun suuruuteen, on keskeinen osa vakuutusten tuotekehitystä ja sitä kautta vakuutusten hinnoittelua. Käytännössä vakuutusyhtiöt käyttävät varsin yhdenmukaisia maksurakenteita eikä uusia vakuutusmaksuun vaikuttavia tariffitekijöitä, kuten esimerkiksi ajo-oikeuden kestoa, ole viime vuosikymmeninä juurikaan otettu käyttöön. Koska liikennevakuutuksesta ei korvata liikennevahingon aiheuttaneelle ajoneuvolle aiheutuneita vahinkoja, ei ajoneuvon arvolla ole vaikutusta liikennevahinkoriskiin eikä täten vakuutusmaksuun. Ajoneuvolla, jonka käypä arvo on alhainen, voidaan kuitenkin aiheuttaa erittäin vakavia ja taloudellisesti merkittäviä vahinkoja. Ajoneuvon liikennevakuutusmaksu voi siten mahdollisesti olla jopa ajoneuvon käypää arvoa korkeampi. (HE 123/2015).

Liikennevakuutusmaksu koostuu monesta osatekijästä. Suomen liikennevakuutusjärjestelmä on eurooppalaisittain kattavin laatuaan, joka tarkoittaa sitä, että liikennevakuutus on Suomessa lähtökohtaisesti muita maita kalliimpi. Kattavan vakuutusturvan lisäksi vakuutuksen hintaan vaikuttavat liikennevakuutusjärjestelmään tuotavat muut kustannukset. Näitä ovat vakuutusmaksuvero (24 %) sekä veroluonteinen liikenneturvallisuusmaksu (1 %), joka käytetään liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Myös vakuutusmaksun laiminlyöntitilanteet aiheuttavat lisäkustannuksia, koska vakuutusyhtiön on maksettava aiheutunut liikennevahinko, vaikka vakuutusmaksua ei ole maksettu. Liikennevakuutuskeskus korvaa vahingot tilanteissa,

jossa vakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty kokonaan, ja tämä katetaan jatkossa uuden lain myötä osana jakojärjestelmäkustannuksia, joka on noin 3 prosenttia kokonaiskustannuksista. Lisäksi liikennevakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen vahinkomenon siirtäminen uuden lain myötä LVK:n vastuulle kasvattaa Liikennevakuutuskeskuksen ja vakuutusyhtiöiden kustannuksia osana jakojärjestelmää. (www.eduskunta.fi 2016c)

Kuvio 5. Liikennevakuutusmaksun rakenne



3.3.2 Liikennevakuutusmaksun rakentuminen vakuutusyhtiön näkökulmasta

Liikenne- ja kaskovakuutusmaksuun vaikuttavat tekijät jakautuvat sekä itse riskistä aiheutuviin kustannuksiin että vakuutusyhtiön hallintokuluihin. Vakuutusmaksuun sisältyvät mm. riskimaksu, vakuutusyhtiön liikeykulut ja vakuutusmaksuverot. Hinnan määrittävät tekijät saattavat vaihdella yhtiöittäin. Seuraavaksi on lueteltu seikkoja, jotka yleensä vaikuttavat liikenne- ja autovakuutusmaksuun. Kohdat 1 ja 2 vaikuttavat vakuutuksen arvioituun vahinkorisktiin eli riskimaksuun. Vahinkohistoria taas vaikuttaa suoraan vakuutuksen bonukseen, joka kuvaa kyseisen vakuutuksenottajan vahinkoriskiä aikaisempien vahinkojen perusteella. Kohta 4 taas liittyy vakuutussopimuksen hallinnointikuluihin. (www.fine.fi 2015.)

1. Ajoneuvon ominaisuudet: käyttöönottovuosi, merkki ja malli, moottori (esim. teho, sylinteritilavuus, käytettävä polttoaine), omapaino, korityyppi ja teho (kW)
2. Ajoneuvon haltija: ikä ja asuinpaikka (yleensä postinumeron mukaan)
3. Vahinkohistoria: vakuutuksenottajan aikaisemman vakuutus- ja vahinkohistorian perusteella myönnettävä liikennebonus sekä kaskovakuutuksen bonus
4. Vakuutussopimukseen liittyvät tekijät: omavastuu, laskutustapa ja laskutusväli, keskittämisalennukset, erikois- ja kampanja-alennukset

Vakuutusmaksutariffien ja erityisesti riskimaksun määräämisen voidaan katsoa koostuvan kolmesta seuraavasta vaiheesta: riskianalyysistä, tariffimallin valinnasta ja tariffien numeerisesta määrittämisestä. Vakuutetut tai vakuutettavaksi tarkoitetut riskit analysoidaan, jotta löydetään ne tekijät, joista riskin suuruus olennaisimmin riippuu. Riskianalyysiä varten vakuutuskanta jaotellaan alaryhmiin siten, että kuhunkin ryhmään tulee mahdollisimman paljon samanlaisia riskejä. Autovakuutuksessa voidaan tilastojen pohjalta osoittaa, että riski, joka muodostuu onnettomuuden todennäköisyydestä ja vahingon suuruudesta, riippuu ajoneuvon käyttötarkoituksesta (yksityiskäytön henkilöautot ja moottoripyörät, ammattiliikenteen henkilöautot, kuorma-autot jne.) sekä paikkakunnasta. (Rantala & Kivisaari 2014, 159.)

Vakuutuksen vahinkomenon muodostuessa suhteellisen pienistä, mutta lukuisista vahingoista, voidaan jo melko lyhyeltä ajalta kerättyjen tilastojen avulla saada käyttökelpoinen kuva vakuutuksen vahingon vaarasta. Yksilöllinen vakuutusmaksu voidaan näin ollen kytkeä vakuutuksen omaan tilastoon siten, että se liukuu ylöspäin ja alaspäin aina sen mukaan, miten havaittu vahinkotiheys muuttuu (ns. experience rating). Liukuviin vakuutusmaksuihin kuuluvina voidaan pitää siis ajoneuvovakuutuksissa käytettyjä bonuksia eli hyvityksiä, joita annetaan palkkioina vahingottomista vuosista. (Rantala & Kivisaari 2014, 165–166.) Vahinkohistorian vaikutusta vakuutusmaksuun käsitellään tarkemmin luvuissa 5 ja 6.

Suomessa suurimpienkin vahinkovakuutusyhtiöiden tilastopohja on suppeahko. Tällöin moniin tariffiluokkiin jää riittämättömästi aineistoa analysoitavaksi, jotta sen perustella voitaisiin päättää oikea riskimaksu. Matemaatikot ovatkin kehittäneet menetelmiä, joilla vakuutuskannan

kokonaisprofiileista voidaan saada tukea luokkien riskiprofiilien arvioimiseen. Pienempien yhtiöiden tapauksissa tilastoaineisto jää eittämättä liian pieneksi ja tämän seurauksena EU:n kilpailusääntöihin sisältyy ns. ryhmäpoikkeusasetus, joka sallii tietyin edellytyksin vahinkoriskin osalta vakuutusyhtiöiden välisen tilastoyhteistyön. Ryhmäpoikkeusasetuksen katsotaan johtavan luotettavampaan tariffointiin ja siten koituvan asiakkaan eduksi. (Rantala & Kivisaari 2014, 162.)

Tariffin oikea taso ei ole edellä mainituista seikoista johtuen koskaan kovin tarkoin määritettävissä. Yksilöllisessä tariffoinnissa epävarmuusmarginaali saattaa olla hyvinkin suuri. Ankarassa kilpailutilanteessa tämä voi aiheuttaa vakuutuksen hintojen alenemisen alle kustannustason. Vakuutuksen luonteeseen kuuluu, että virheet paljastuvat vasta vähitellen vuosien kuluessa. Joissakin tapauksissa tämä voi johtaa jopa yhtiön vakavaraisuuden vaarantumiseen. Vakuutusyhtiöillä ei nimittäin ole rajatonta oikeutta muuttaa liian halvaksi hinnoiteltuja vakuutuksia edes vakuutusten uudistamisen yhteydessä. (Rantala & Kivisaari 166, 2014.) Jos vakuutusyhtiö ottaa käyttöön uusia vakuutusmaksuun vaikuttavia tariffitekijöitä, niitä voidaan käytännössä soveltaa vain uusiin asiakkaisiin, koska yhtiö on jo sidottu aikaisempiin vakuutussopimuksiin ja niissä määriteltyihin tariffitekijöihin. Muutoinkin tariffitekijöitä voi muuttaa vain vakuutusehdoissa määritellyillä perusteilla. Vakuutusyhtiöllä ei todennäköisesti ole myöskään tiedossa muiden asiakkaidensa uuden hinnoittelun pohjana olevia tietoja. (HE 123/2015.)

Hallituksen esityksen 123/2015 perusteluissa on otettu kantaa vakuutuksenottajien yhdenmukaiseen kohteluun uuden tariffitekijöiden käyttöönottoon liittyen. Perusteluissa todetaan, että yhtiön voidaan tulkita kohtelevan vakuutuksenottajia riittävän yhdenmukaisesti, jos se informoi riittävässä määrin kaikkia asiakkaitaan uusista tariffitekijöistä. Vakuutusyhtiön tulee kuitenkin mahdollisia uusia maksuperusteita käyttäessään noudattaa pykälässä määriteltyä vakuutuksenottajien yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. Tämä tarkoittaa käytännössä esimerkiksi sitä, että henkilöautojen kohdalla ajoneuvo uusitaan usein muutaman vuoden välein, ja viimeistään tässä tilanteessa uudet tariffitekijät tulisivat käyttöön. Vakuutusyhtiölle voi myös muulla tavalla syntyä tilanteita, että täysin samoja maksuperusteita ei sovelleta kaikkiin yhtiön vakuutuksenottajiin tietyllä lyhyellä periodilla.

4 LIIKENNEVAKUUTUKSEN BONUSJÄRJESTELMÄ

Tässä luvussa käydään läpi teoreettista viitekehystä bonusjärjestelmän taustalla sekä keskustelua bonusjärjestelmän vahvuuksista ja heikkouksista. Autovakuutukset, niin lakisääteinen liikennevakuutus kuin vapaaehtoinen kaskovakuutus yhdessä, muodostavat monessa maassa suurimman osan vahinkovakuutusyhtiöiden maksutulosta. Bonusjärjestelmällä on merkittävä vaikutus vakuutuksenottajan suorittamaan vakuutusmaksuun, sillä kertyneiden vahingottomien vuosien perusteella myönnettävä bonus saattaa alentaa vakuutuksen perusmaksua esimerkiksi Suomessa jopa yli 70 prosenttia.

4.1 Bonusjärjestelmän kehittyminen ja määritelmä

Useissa Euroopan ja Aasian maissa sekä Pohjois-Amerikassa vakuutusyhtiöt käyttävät ajoneuvovakuutusten hinnoittelussa kokemuksen antamaa tietoa vakuutetun ajotaidoista ja ajokäyttäytymisestä niin sanotun a priori hinnoittelun ohella. A priori hinnoittelulla tarkoitetaan vakuutuksen myöntöhetkellä tiedossa olevien ominaisuuksien perusteella tehtyä riskiluokitusta. A priori muuttujia ovat esimerkiksi kuljettajan ikä, sukupuoli, auton malli ja käyttötarkoitus, käyttökunta, maa ja niin edelleen. Riskiluokkien sisäistä heterogeenisyyttä pyritään korjaamaan ajan kuluessa ja tiedon karttuessa niin sanotulla a posteriori hinnoittelulla. Käytäntö rankaisee kuljettajia, jotka ovat vastuussa yhdestä tai useammasta vahingosta edellisen tai edellisten vakuutuskausien aikana lisämaksulla eli bonusmenetyksellä. Vahinkovapaita kuljettajia sen sijaan palkitaan alennuksilla eli bonuksilla. (Lemaire 1998, 26.)

Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmällä tarkoitetaan järjestelmää, jonka mukaisesti vakuutuksenottajan maksama osuus liikennevakuutuksen perusmaksusta riippuu vakuutuksenottajan aiheuttamista ja vakuutusyhtiön korvaamista vahingoista. Bonusprosentti nousee vahingottomien vuosien perusteella, jolloin maksettavaksi jää pienempi osa vakuutuksen vuotuisesta perusmaksusta. Vakuutuksenantajan suorittaessa korvauksen vakuutuksenottajan aiheuttaman vahingon johdosta, bonusprosentti vastaavasti pienenee ja maksettava osuus perusmaksusta kasvaa. Vahingottomuus johtaa siis alennukseen (bonus) ja korvattu vahinko lisämaksuun (malus). (Lemaire 2004, 4.) Kansainvälisessä aktuaarikirjallisuudessa käytetään käsitettä *bonus-malus-systems*.

Lähestymistapa bonusjärjestelmän suunnitteluun ja käyttöönottoon riippuu lainsäädännöstä ja sääntelyn tasosta. Jos liikennevakuutuksesta perittävä tariffi on määritelty lainsäätäjän toimesta ja kaikkien vakuutuksenantajien tulee sitä käyttää, tällöin vakuutusyhtiöllä ei ole kaupallisia intressejä tavoitella parasta mahdollista vakuutusmaksun ja riskin vastaavuutta ottamalla huomioon kaikki mahdollinen markkinoilla oleva olennainen informaatio. Valvontaviranomaiset saattavat jättää sosiopoliittisista syistä tariffirakenteesta tiettyjä riskitekijöitä pois, vaikka niillä saattaisi olla merkittävä korrelaatio vahinkoihin. Viranomainen voi sen jälkeen pyrkiä korjaamaan puutteita a priori hinnoittelussa vaatimalla vakuutusyhtiöitä käyttämään bonusjärjestelmää, joka rankaisee vahingoista raskaammin. (Lemaire 1998, 27.)

Vapailla markkinoilla toimivan vakuutusyhtiön tulee käyttää luokittelurakennetta, joka täsmäyttää vakuutuspreemion ja riskin mahdollisimman hyvin, tai ainakin yhtä hyvin kuin kilpailijan vastaava luokittelu. Tämä käytännöllisesti katsoen edellyttää käyttämään lähes jokaista saatavilla luokitusmuuttuja, jotka korreloivat riskin kanssa, koska epäonnistumalla tariffimallin rakentamisessa, se merkitsisi menetettyä mahdollisuutta valita kilpailijoita vastaan ja altistumista haitalliselle valikoitumiselle kilpailijoiden toimesta. (Lemaire 1998, 27.) Yhdysvalloissa ja Kanadassa aktuaarit ovat perinteisesti luottaneet vahvasti a priori hinnoitteluun, ja bonusjärjestelmät eivät ole siten olleet Pohjois-Amerikassa kovin yleisiä. Yhdysvalloissa vakuutusyhtiöt ovat voineet käyttää hinnoittelussaan vakuutustenottajien luokiteltavia ominaisuuksia melko vapaasti, kun taas Euroopassa lainsäädäntö on suojannut yksilöä tarkemmin eriarvoiselta luokittelulta. Yhdysvalloissa vakuutuslainsäädäntö on osavaltiokohtaista, joka samalla hankaloittaa eri bonusjärjestelmien yhteensovittamista. Yhdysvalloissa bonusjärjestelmät on tyypillisesti korvattu erilaisilla vahingon perusteella langetetuilla sakkopisteillä, jotka johtavat lisämaksuun. (Lemaire 1998, 26.)

Bonusjärjestelmät, joissa vakuutuksenottajaa hyvitetään vahingottomista vuosista ja rangaistaan vahingoista, otettiin ensimmäisen kerran käyttöön jo 1910-luvulla Isossa-Britanniassa. Laajalti bonusjärjestelmät otettiin kuitenkin käyttöön Euroopassa 1960-luvun alussa Delaporten (1965), Bichselin (1964), ja Buhlmannin (1964) urauurtavien julkaisujen innoittamana. (Lemaire 1998, 26). 1990-luvun loppuun asti lähes kaikilla EU-mailla oli pakollinen, lainsäädäntöön perustuva bonusjärjestelmä. Lainsäädännön vapauttamisen jälkeen tämä ei kuitenkaan ole enää mahdollista ja nykyisin vakuutusyhtiöt voivat käyttää heidän omia

bonusjärjestelmiään myös muissa EU-maissa. Deregulaation myötä vakuutusyhtiöt ovat voineet kehittää vapaammin bonusjärjestelmiään ja hakea kilpailuetua sitä kautta. (Bonsdorff, 2005, 309.)

Lemairen määritelmä (1998, 27) bonusjärjestelmästä (BMS Bonus-Malus Systems) on seuraava: Vakuutusyhtiö käyttää bonusjärjestelmää, kun

- 1) tietyn tariffiryhmän vakuutetut voidaan jakaa äärelliseen määrään luokkia, ja vuosittainen vakuutusmaksu on riippuvainen ainoastaan luokasta sekä tariffiryhmästä,
- 2) vakuutetun luokka tietyssä vakuutuskautena määräytyy ainutlaatuisesti edellisen luokan ja edellisenä kautena ilmoitettujen vahinkojen mukaisesti, jolloin bonusjärjestelmä voidaan esittää Markovin ketjuna, ja
- 3) vakuutuksenottaja aloittaa ajohistoriansa tietyssä luokasta 0.

Järjestelmä muodostuu kolmesta osasta: (1) bonusluokat, (2) bonusskaala ja (3) bonussäännöstä. Vakuutusyhtiö päätyy yleensä käyttämään bonusjärjestelmää, jossa on l bonusluokkaa numeroituna $0 - s$ siten, että luokka s on paras. Uudelle vakuutuksenottajalle, josta ei ole saatavilla tai ei ole olemassa vahinkohistoriaa, määrätään aloitusluokka 0. Jokaisen vahinkovapaan vuoden jälkeen vakuutuksenottaja palkitaan bonuksilla eli hän pääsee pienempään bonusluokkaan. Vahingoista rangaistaan bonusmenetyksillä. Kun vakuutuksenottaja on saavuttanut tietyn määrän vahingottomia vuosia, päätyy hän bonusluokkaan s , jolloin vakuutuksenottaja on saavuttanut maksimaalisen bonuksen. (Halme, Sini 2014, 13.) Loimarannan mukaan bonusjärjestelmän yhtenä ominaisuutena on edellisten lisäksi juuri se, että on olemassa viimeinen bonusluokka, johon sijoitetaan kaikki sellaiset sopimukset, joihin vahingottomia vuosia on kerääntynyt tarpeeksi. Bonusjärjestelmän tarkoituksena voidaan siten pitää sitä, että se mitoittaa yksilölliset vakuutusmaksut kunkin vakuutuksenottajan omaan vahinkohistoriaan perustuvaa riskiä vastaavaksi. (Loimaranta 1972, 233.)

Peruslogiikan mukaisesti vahingottomien vuosien jälkeen päätyy alhaisempiin eli parempiin bonusluokkiin ja nautitaan bonuksista eli alhaisemmasta vakuutusmaksusta. Sen sijaan ilmoitettujen vahinkojen seurauksena vakuutettu siirtyy bonussäännösten mukaisesti ylempään eli huonompaan bonusluokkaan ja häntä rankaistaan bonusmenetyksillä eli korkeammalla

vakuutusmaksulla. Seuraavan kauden bonusluokka määräytyy kuluvan kauden bonusluokan ja sattuneiden vahinkojen lukumäärän perusteella. Bonusjärjestelmien keskinäistä vertailua vaikeuttaa se, että eri vakuutusyhtiöillä ja eri maissa on käytössä hyvin erilaisia bonusjärjestelmiä. Bonusluokkien määrä, aloitusluokka ja siirtymissäännöt vaihtelevat maa- ja vakuutusyhtiökohtaisesti. (Halme 2014, tiivistelmä)

Bonusjärjestelmissä lähdetään oletuksesta, että ajan kuluessa bonusjärjestelmä saavuttaa tasapainotilan. Jokainen vakuutettu saavuttaa tasapainoluokan, joka vastaa hänen vuosittaista vahinkofrekvenssiä. Vakuutettu hakeutuu tämän ”oikean” bonusluokan ympärille. Perusajatuksen mukaisesti hyvät kuljettajat asettuvat ajan kuluessa alhaisiin eli hyviin bonusluokkiin ja suuren riskin kuljettajat sitä vastoin korkeampiin bonusluokkiin. Vakuutusyhtiön vakuutusten hinnoittelussa tärkein tehtävä on vakuutusmaksun muodostaminen siten, että se on mahdollisimman lähellä ”oikeaa” hintaa. Jokaiselle bonustasolle tulee laskea suhdeluku, joka kertoo kunkin vakuutetun osuuden oman riskiluokan a priori vakuutusmaksusta. (Halme 2014, tiivistelmä.)

4.2 Taustatekijät bonusjärjestelmän käyttämiseen

Markkinoilla esiintyy usein tilanteista, joissa toisella osapuolella on käytettävissä enemmän tietoa kaupan tai sopimuksen kohteena olevasta objektista. Tämä epäsymmetrinen informaatio voi aiheuttaa monenlaisia tehottomuuksia markkinoilla sekä havainnoimattomina ominaisuuksina että toimina. Yksi epäsymmetrisen informaation seurauksista on moraalikato, jolla tarkoitetaan vakuutuksenottajan käyttäytymisen muutosta vakuutuksen ottamisen jälkeen. Toinen epäsymmetrisen informaation seurauksista on haitallinen valikoituminen, jossa yksilöt käyttävät hyväkseen sitä, ettei toinen markkinaosapuoli tiedä heidän todellisia ominaisuuksiaan. (Dionne 2013, 397–398.) Ajoneuvovakuutusmarkkinoilla riskiluokittelu on pääsääntöisesti selitetty haitallisella valikoitumisella, mutta myös erilaisten omavastuiden käyttö voidaan selittää kaupankäyntikustannuksilla sekä havaittavissa olevilla riskeillä ja moraalikadolla (Dionne, Fombaron ja Doherty 2013, 232). Bonusjärjestelmän tarkoitus on vähentää näiden kahden tekijän vaikutuksia.

Vakuutusmaailmassa moraalikadolla viitataan vakuutusturvan tuomaan muutokseen yksilön motiiveihin vahinkojen välttämiseksi. Moraalikadon ongelma voi syntyä sellaisissa

olosuhteissa, joissa yksilöiden käyttäytyminen vaikuttaa lopputuloksen todennäköisyysjakaumaan. Jos yksilöllä ei ole tilanteessa riittäviä kannustimia toimia sen eteen, ettei vahinkoa satu, saattaa hän laiminlyödä riittävän huolenpidon. Huolellinen käyttäytyminen on jokaisen itse valittavissa ja parempi huolenpito omaisuudestaan vähentää vahingon todennäköisyyttä. Moraalikadon ja kannustinongelmien lähde on informaation epäsymmetrisyydessä, joka aiheutuu siitä, että yksilön toimia ei voida havainnoida ja siten sitoa sopimuksella. Informaation epäsymmetrisyys olisi ratkaistavissa riittävän tehokkaalla monitoroinnilla, jonka avulla voitaisiin rankaista yksilöä virheellisestä käyttäytymisestä. Yksinkertaisissa tilanteissa voi olla mahdollista määrätä sopimuksessa sanktioita ei-toivotuista toimista, mutta useimmiten sen valvonta on kuitenkin joko mahdotonta tai kohtuuttoman kallista siitä saataviin hyötyihin nähden. (Holmström 1979, 74.) Liikennevakuutustoimintaa harjoittavalle yhtiölle vakuutettujen monitorointi on käytännössä mahdotonta, jolloin vakuutetun liikennekäyttäytyminen saattaa olla vakuutusyhtiön etujen vastaista.

Yksityiskohtaisemmin moraalikadolla tarkoitetaan vakuutusmaailmassa vakuutusturvan tuomaan muutokseen yksilön motiiveihin vahinkojen välttämiseksi. Yksilön, joka on jo ottanut vakuutuksen, ei tarvitse enää olla yhtä varovainen käyttäytymisessään kuin aiemmin, jos hän tietää vakuutuksen kattavan mahdolliset vahingot. Kyseinen muutos käyttäytymisessä ja siitä aiheutuva riskin kasvaminen maksaa vakuuttajille, ja siten lopulta myös vakuutusten hinnan muodostumisen kautta vakuutuksenottajille. Moraalikatoa voidaan vähentää kahdella eri tavalla: tarjoamalla vain osittaista vakuutusturvaa (omavastuut), jolloin myös vakuutuksenottaja kärsii vahingosta, tai havainnoimalla miten paljon vakuutuksenottaja näkee vaivaa vahingon välttämiseksi. (Shavell 1979, 541.)

Haitallinen valikoituminen puolestaan liittyy olennaisesti vakuutusten hinnoitteluun. Haitallinen valikoituminen voi tapahtua, mikäli vakuutusyhtiö ei hinnoittelun keinoin erittele erilaisen vahinkotiheyden omaavia vakuutuksenottajia. Jos vakuutusyhtiö perii saman hinnan kaikilta vakuutuksenottajilta, silloin alhaisemman vahinkofrekvenssin omaavat vakuutuksenottajat maksavat vakuutuksesta suhteessa enemmän kuin korkean vahinkofrekvenssin omaavat vakuutuksenottajat. Tällöin riskinä on, että alhaisen vahinkofrekvenssin omaavat vakuutuksenottajat irtisanovat vakuutussopimuksensa ja siirtyvät toiseen vakuutusyhtiöön, jolta he saavat saman vakuutuksen halvemmalla. Koska korkean

vahinkofrekvenssin omaavat vakuutuksenottajat ovat puolestaan maksaneet tähänkin astin alhaisemman maksun riskitasoonsa nähden, heillä ei ole kiinnostusta vaihtaa vakuutusyhtiötä. Näin vakuutuskantaan jäävät vain ne, joilla on suurempi todennäköisyys altistua vahingolle, mutta joilta ei peritä täyttä maksua. Jos tilannetta ei pystytä korjaamaan, haitallinen valikoituminen johtaa vuosien saatossa vakuutusyhtiön kannattavuusongelmiin. (Harrington & Niehaus 2003, 186–187.)

Keskustelu haitallisesta valikoitumisesta nousi esille, kun Euroopan unioni linjasi maaliskuussa 2011, että sukupuolta ei saa enää vaikuttaa vakuutusmaksun määräytymiseen joulukuun 21. päivän jälkeen vuonna 2012. Sukupuolineutraali hinnoittelu tarkoittaa sitä, että samat ominaisuudet, esimerkiksi ikä ja terveydentila, omaavat miehet ja naiset maksavat samasta tuotteesta saman hinnan. Hinnoittelun on perustuttava muihin riskitekijöihin kuin sukupuoleen, liikennevakuutuksen tapauksessa esimerkiksi ajokäyttäytymiseen. Tästä seuraa, ettei kenenkään enää tarvitse maksaa korkeampaa hintaa vain siksi, että on mies tai nainen. Tämä tarkoitti sitä, että toisissa vakuutuslajeissa naisten vakuutusmaksut nousivat, kun he joutuvat maksamaan myös miesten riskistä ja päinvastoin. Miehillä ja naisilla on usein eri vakuutuslajeissa erilainen vakuutusfrekvenssi ja tästä syystä sukupuoli on ollut käytetty hinnoittelukriteerinä. (<http://europa.eu> 2015a.) Liikennevakuutuksessa on voitu tilastojen perusteella osoittaa nuorten miesten syyllistyvän liikennevahinkoihin naisia herkemmin, joka on samalla herättänyt keskustelua, miten vakuutusyhtiöiden tulee hinnoittelussaan ottaa eri riskiryhmät huomioon. (www.liikenneturva.fi 2016.)

Taloustieteilijöiden ja aktuaarien suhtautuminen erikoistariffijärjestelmiin (*experience rating*) on vuosien varrella ollut erilainen. Taloustieteen kirjallisuudessa alennusten ja rangaistusten käyttöönotto ovat nähty pääasiassa vastapainoksi tehottomuutta vastaan, joka on seurasta moraalikadon ongelmasta. Aktuaarikirjallisuudessa päämääränä on puolestaan ollut korostaa yksilön riskitekijöiden parempaa arviointia, jotta jokainen maksaisi pitkässä juoksussa vakuutusmaksun, joka vastaa hänen omaa vahinkofrekvenssiään. Aktuaarit ovat olleet täten kiinnostuneempia haitallisesta valikoitumisesta kuin moraalikadosta. (Denuit et al. 2007, 21.)

4.3 Bonusjärjestelmän tarkoitus ja vahvuudet

Bonusjärjestelmä sisältää monta eri aspektia, jotka tukevat sekä vakuutusyhtiön että vakuutuksenottajien etuja. Vakuutusyhtiön näkökulmasta bonusjärjestelmän tarkoitus on korjata puutteita tietoja vakuutuksenottajan ajotaidoista sekä estää haitallista valikoitumista. Bonusjärjestelmä toimii myös kilpailutekijänä, kun vakuutuksenottajat tekevät vertailua eri yhtiöiden kesken, jossa tärkeimpänä valintakriteerinä on hinta, tuotteen ollessa lainsäädännössä säädetty. Vakuutuksenottajan näkökulmasta puolestaan bonusjärjestelmällä on suora vaikutus liikennevakuutuksen maksuun, joka sitä kautta tuottaa sekä taloudellista hyötyä alempina vakuutusmaksuina että ohjaa vakuutettua turvalliseen ajokäyttäytymiseen.

Bonusjärjestelmä voidaan muodostaa monella tapaa, mutta ilmeisintä on kuitenkin ajatella, että yhtiö hakee taloudellista tehokkuutta toimintaansa. Usein pieniä vahinkoja sattuu useammin ja tästä syystä yhtiön mahdollinen tulonmenetys hinnanalennuksien muodossa pitäisi kattaa korvausmenot, joita muuten ei olisi haettu vakuutuksenottajien bonusnälästä johtuen, joka on selitetty myöhempanä. Bonukset toimivat siis paikoin monin osin samankaltaisesti kuin omavastuut. Erona näissä on se, että sen sijaan että asiakas maksaisi kaikista vahingoista, vahingot jaetaan suuriin ja pieniin. Vakuutusyhtiö maksaa suuret vahingot ja asiakas pienet. Toisesta näkökulmasta bonusjärjestelmän voidaan ajatella olevan ratkaisu moraalikatoon. Asiakkaalle annetaan mahdollisuus muuttaa riskityyppiään pieniriskisempään edullisempaa vakuutusmaksua vastaan. Asiakasta kannustetaan varovaisuuteen hyvittämällä vaivannäkö alennuksilla vakuutusmaksusta. Kolmanneksi bonus voidaan ajatella yhtiön keinona päivittää käsitystään asiakkaan riskityypistä vahinkohistoriaan pohjaten. (Watt & Vasquez 1997, 136.)

Bonusjärjestelmää on lisäksi vakuutusyhtiön reaktiona käänteiseen valintaan, epätäydelliseen informaatioon vakuutetun käyttäytymisestä. Hyvänä esimerkkinä käänteisestä valinnasta voidaan pitää törmäysturvan ostoa kaskovakuutuksessa. On yleisesti tiedossa, että vakuutettu, joka ostaa vapaaehtoisen törmäysturvan, aiheuttaa suuremman määrän vahinkoja kuin vakuutetut, jotka ottavat autoonsa vain pakollisen liikennevakuutuksen. Vakuutetut täten tietävät enemmän omista ajotaidoistaan kuin vakuutusyhtiö. Bonusjärjestelmän tarkoitus on täten korjata puutetta vakuutetun ajotaidoista. (Ruuhonen 2013, 4.)

On myös psykologinen syy, miksi vahinkohistoriaperusteinen hinnoittelu on laajasti hyväksytty autovakuutuksissa, mutta ei esimerkiksi terveystakuutuksissa. Bonukset voidaan nähdä palkintona turvallisesta ajokäyttäytymisestä. Vastaavasti vakuutusmaksut nousevat ylimääräisenä ja hyvin ansaittuna lisäkustannuksena onnettomuusalttiudesta. Ihmiset usein ajattelevat, että liikennerikkomuksista ei rangaista tarpeeksi ankarasti, joten bonusmenetys toimii osuvana lisärangaistuksena. Jos taas ihminen sairastuu, häntä ei tule syyttää siitä eikä hän ansaitse tulla korostetusti maksumiehiksi. (Kaas 2001, 128.)

4.4 Vahinkojen ilmoittamatta jättäminen bonusjärjestelmän uhkana

Suurin osa bonusjärjestelmistä ympäri maailmaa rankaisee vahinkojen lukumäärästä, ei niiden suuruuksista. Vakavastakin vahingosta, jossa ihmisiä loukkaantuu, rangaistaan samalla tavalla kuin puskurin ruttaamisesta. Syy perustaa ajoneuvovakuutusten hinnoittelu vahinkojen lukumäärään johtuu siitä, että henkilövahinkojen ja muiden vakavien vahinkojen kustannukset realisoituvat vasta pidemmän ajan päästä. Vahinkojen suuruuden huomiotta jättäminen vaatii epäsuoran oletuksen, että vahinkojen lukumäärä ja yhden vahingon määrä ovat riippumattomia toisistaan, sekä se, että jälkimmäinen ei riipu ajajan ominaisuuksista. Tämä tarkoittaa sitä, että ajajan vaikutusta vahingon suuruuteen pidetään ainakin suurimmaksi osaksi mitättömänä. Varovainen kuski aiheuttaa vähemmän vahinkoja, mutta ei voi kuitenkaan useimmiten vaikuttaa näiden vahinkojen määrään ja kustannuksiin. (Denuit, Maréchal, Pitrebois & Walhin 2007, 21–22.)

Vahinkotapahtuman jälkeinen informaation epäsymmetrisyys nousee juuri vahinkojen ilmoittamatta jättämisestä. Vakuutustapahtuman jälkeen vakuutuksenottaja voi halutessaan olla ilmoittamatta vahingosta siinä toivossa, että tämä signaloi hänen olevan pieniriskisempi ja ansaiten siten matalamman vakuutusmaksun. Jos hänen havainnoitavan riskitasonsa ja sitä kautta tulevan vakuutushinnan madaltumisesta saatava hyöty ylittää ne kustannukset, jota aiheutuvat vahinkojen maksamisesta omasta taskusta, vakuutuksenottaja ei ilmoita vahingosta. (Ludkovski & Young 2010, 830.) Bonusjärjestelmän aiheuttama rangaistuksen ollessa riippumaton vahingon suuruudesta saa vakuutuksenottajat harkitsemaan kahdesti onko kannattavaa hakea korvausta pienestä vahingosta, jotta välttäisi vakuutusmaksun nousun. Näin ollen vakuutetut pitävät todennäköisesti pienimmät vahingot itsellään ja jättävät hakematta

korvauksen säilyttääkseen bonuksensa. Ilmiö tunnetaan nimellä bonusnälkä. (Denuit et al. 2007, 22.)

Bonusnälkäilmiö kertoo samalla bonusjärjestelmän tiukkuudesta. Mitä tiukempi bonusjärjestelmä, sitä enemmän jätetään vahinkoja ilmoittamatta. Esimerkiksi, jos bonusjärjestelmä rankaisee vakuutettua aiheutetusta vahingosta hyvin ankarasti, niin se voi pahimmillaan aiheuttaa onnettomuuspaikalta pakenemisia. Bonusjärjestelmän pääasiallinen tavoite on erotella hyvät ajajat huonoista, eikä siirtää suurinta osaa korvauksista vakuutusyhtiöltä vakuutettujen kontolle. Vakuutetut reagoivat omalla tavallaan annettuun bonusjärjestelmään ja vakuutusyhtiöllä ei ole muuta mahdollisuutta kuin tarkastella bonusnälkää ilmiönä. Vakuutusyhtiöllä on mahdollista ja syytä ottaa bonusnälkä huomioon bonusjärjestelmiään suunnitellessa, koska vakuutuskannasta saadut vahinkojen määrien ja frekvenssien jakaumat ovat jossakin määrin vääristyneet bonusnälän vuoksi. (Ruuhoon 2013, 32.)

Ilmoittamatta jättämisen vaihtoehtoon olemassaololla on vakavia seurauksia, sillä se muuttaa dramaattisesti sitä informaatiota, jota vakuutuksenantaja saa. Sen sijaan, että vakuutuksenottaja paljastaisi oikean riskityyppinsä, hän strategisesti manipuloi vakuutusyhtiön saatavilla olevia tietoja. Vaikka vakuutuksenantaja ei välttämättä vahingoitu tästä ja saattaa jopa kannustaa tällaiseen käytökseen vähentääkseen käsittelykuluja, vakuutuksenantaja tarvitsee oppimismekanismien, jonka avulla se voi tehdä johtopäätöksiä asiakkaan riskityypistä tehtyjen korvaushakemusten perusteella. Tämä on välttämätöntä, jotta yhtiö voi määrittää vakuutuksen hinnan ja sitä vastaavan tariffin oikein. Kilpailullisilla vakuutusmarkkinoilla vakuutuksenottajan riskiprofilin määrittämisessä epäonnistuminen johtaa välittömästi taloudellisiin tappioihin. Täten rationaalinen vakuuttaja tunnistaa, että raporttoimatta jättämistä tapahtuu ja toimii tämän mukaisesti. (Ludkovski & Young 2010, 830.)

Ilmoittamatta jättämisen vastakohta on vakuutuspetos, jossa asiakas ilmoittaa valheellisesti vahingosta. Informaation epäsymmetrisyys vakuutuspetoksessa ratkaistaan usein korvaushakemusten varmistamisella ja monitoroinnilla. Sen sijaan ilmoittamatta jättämien vahinkojen varmistaminen on usein epäkäytännöllistä tai lainvastaista. (Ludkovski & Young 2010, 830.)

4.5 Aktuaarien kritiikki bonusjärjestelmää kohtaan

Laajalti käytössä olevista bonusjärjestelmistä ei kuitenkaan olla vakuutuslalla täysin yksimielisiä. Joidenkin aktuaarien mielestä järjestelmä on vastoin vakuuttamisen ideaa ja peruseriaatteita. Kritiikin esittäjien mielestä ensinnäkin vakuuttamisen peruseriaate heikkenee bonusjärjestelmän käytöllä. Tämän periaatteen mukaisesti sattumanvarainen muuttuja eli yhteenlaskettujen vahinkojen perusteella maksettavat korvaukset tulee kattaa muuttumattomalla suurella eli vakuutusmaksuilla. Bonusjärjestelmää käytettäessä vakuutusmaksujen muuttumattomuus heikkenee ja myös maksut alkavat tosiasiasa olla sattumanvarainen muuttuja. Toisekseen bonusjärjestelmä heikentää vakuuttamisen periaatteisiin kuuluvaa yhteistyön ja solidaarisuuden periaatetta, jonka mukaisesti vahingoitta selvinneet vakuutuksenottajat auttavat epäonnisia, vahingon kärsineitä, vakuutuksenottajia. Bonusjärjestelmä siirtää painotusta yhteisvastuullisuudesta vahingon kärsineiden vakuutuksenottajien kannettavaksi. (Lemaire 2000, 3-4.)

Kolmanneksi joidenkin aktuaarien näkemys on se, että suurten lukujen lain ei anneta toimia vakuutuksissa, joissa käytetään bonusjärjestelmää. Suurten lukujen lain teorian mukaan yksittäisen vakuutusmaksun ei tulisi riippua siitä, sattuuko juuri kyseisen vakuutusopimuksen tehneelle vakuutuksenottajalle vahinko. Yksittäisen vakuutusopimuksen pitäisi hukua suureen massaan, jossa kaikkien sopimusten vakuutusmaksut määritellään yleisten tariffitekiöiden perusteella. Bonusjärjestelmää käytettäessä vakuutusmaksu kuitenkin riippuu ainakin osittain yksittäisen sopimuksen tuloksista eli vakuutuksenottajan vahinkohistoriasa. (Lemaire 2000, 3-4.)

Nykyisen bonusjärjestelmän yksi heikkous on myös se, että se on epäreilu kuljettajia kohtaan, jotka aiheuttavat vain pieniä vahinkoja. Bonusjärjestelmä kun ei huomio vahinkojen taloudellisia aspekteja, vaan rankaisee vakuutuksenottajaa sattuneiden vahinkojen kappalemäärän mukaan. Tämä vaikuttaa luonnollisesti myös riskivastaavuuteen heikentävästi. Aktuaarikirjallisuudessa on tehty joitakin tutkimuksia, joissa on otettu huomioon vahingon suuruus. Picard (1976) on mallintanut bonusjärjestelmän, jossa vahingot jaettaisiin kahteen luokkaan. Pinquet (1997) ja Frangos ja Vrontos (2001) ovat kehittäneet systeemiä, jossa vahingon määrä on sisällytetty bonusjärjestelmään. Näissä järjestelmissä bonukset riippuvat vakuutuksenottajan vahinkohistoriasa usean vuoden ajalta. (Bonsdorff 2005, 309.)

Se kuinka paljon sattuneiden vahinkojen tulisi vaikuttaa osaltaan vakuutusmaksun suuruuteen, on myös eettinen kysymys. Jos yleisiin vahinkotilastoihin perustuvat arviot ja niiden perusteella rakennettu hinnoittelu on oikein, maksaa korkean vahinkoriskin asiakas jo muutenkin korkeampaa vakuutusmaksua ja vahingon jälkeen hintaa korotetaan entisestään bonusmenetyksen seurauksena. Kyseisestä ilmiöstä seuraa vakuutuksenottajan kannalta tuplahinnoitteluongelma. Esimerkiksi Sini Halme on pro gradu –tutkielmassaan Bonusjärjestelmän perusajatus ja yhteys hinnoitteluun (2014) kyseenalaistanut tuplahinnoittelun ajatuksen. Vaihtoehtoisessa mallissa hinnoittelu tapahtuisi ainoastaan kokemuksen perusteella eli kokonaan ilman a priori hinnoittelua. A posteriori hinnoittelu voisi parhaimmillaan, ihanneolosuhteissa, toimia oikein. Jos oikea aloitusluokka pystyttäisiin määrittämään ja hinnan kehittymistä bonuksen nousujen ja bonusmenetysten perusteella voitaisiin todellisuudessa seurata pitkällä aikavälillä, päädyttäisiin todennäköisesti kunkin vakuutuksenottajan osalta ”oikeaan” hintaluokkaan. Tämä on kuitenkin rohkea ehdotus ja toimivuus käytännössä voidaan kyseenalaistaa. Kuljettajan ominaisuudet kuten ikä ja asuinpaikka vaihtuvat ja lisäksi vakuutuksenottaja vaihtaa autoa vuosien saatossa. Vakuutuksenottaja myös kilpailuttaa vakuutuksiaan ja valitsee kyseiseen hetkeen parhaiten sopivan hinnan ja ajoneuvovakuutusten yhdistelmän. Näin ollen pitkää jatkumoa ja tarkastelujaksoa ei pääse syntymään. (Halme 2014, 36.)

Vakuutusyhtiöt joutuvat miettimään matemaattisen mallintamisen lisäksi, miten vakuutusta markkinoidaan ja miten yhtiö saa rakennettua haluamansa vakuutusportfolion. Matemaattisesti oikeaa hintaa tai tehokasta bonusjärjestelmää voi olla vaikea markkinoida vakuutuksenottajalle, varsinkin kun hän on lainsäädännön pakottamana velvoitettu ottamaan vakuutus. Vakuutusyhtiöiden asiantuntijoiden tehtäväksi jää tasapainoilla hinnoittelun, bonusjärjestelmien ja muiden mainittujen kysymysten välillä. (Halme 2014, 36–37.)

4.7 Bonusjärjestelmän kehittyminen Suomessa

Suomessa liikennevakuutukseen on joillakin yhtiöillä sisällynyt hyvitysjärjestelmä vahingottomasta ajosta heti lakisääteisen liikennevakuutuksen syntymisestä 1925 lähtien. Bonusjärjestelmästä tuli kaikille vakuutusyhtiöille pakollinen ja yhteinen vuonna 1938, jolloin astui voimaan Suomen järjestyksessään toinen liikennevakuuttamista säätelevä laki. (Elomaa 2008, tiivistelmä.) Vuoden 1938 autovakuutuslaki oli bonusjärjestelmän kannalta merkittävä

siten, että se velvoitti jokainen liikennevakuutustoimintaa harjoittavan yhtiön hankkimaan toimiluvan ja liittymään Liikennevakuutusyhdistykseen. Nämä muutokset takasivat sen, että jokaisella yhtiöllä oli käytössään identtinen bonusjärjestelmä. Vuonna 1959 vakuutusyhtiöiden välinen kilpailu puolestaan koki merkittävän muutoksen, kun päätettiin, että bonus säilyy vakuutusyhtiön vaihdosta huolimatta yhtä suurena. (Elomaa 2008, 59, 61–62.)

Bonusjärjestelmä on kokenut vuosien varrella useita muutoksia ja järjestelmä on hakenut muotoaan lakiuudistusten ja asetusten vaihtuessa. Nykyiseen vakuutus- ja vahinkohistoriatietojen sähköiseen tiedonsiirtoon yhtiöiden välillä on päästy useiden erilaisten muutosten kautta, joista useat vaikuttavat vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmiin vielä tänäkin päivänä. Seuraava historiallinen aikajana bonusjärjestelmän kehityksestä kuvaa sitä kehitystä, jolle uusi liikennevakuutuslaki antaa uudet raaminsa. Kehitystä on kuvattu Autovakuutusasiantuntijat ry:n historiikissa vuodelta 2009.

1964: Malus-käytäntö voimaan

Vuonna 1964 astui voimaan malus-käytäntö, jolloin bonus laski vahinkojen sattumisen seurauksena nollan alapuolelle. Huonoimmillaan bonustaso oli -20 prosenttia eli malus oli 20 prosenttia.

1968: Bonusoikeuden siirron ryhmittelyt

Bonusoikeuden siirron osalta säädettiin aiempaa tarkemmin, sillä käyttöön tulivat ajoneuvoryhmäkohtaiset ryhmittelyt. Käyttöön tuli ryhmittely, jossa omina ryhminään olivat autot, moottoripyörät ja yhteisenä ryhmänä traktorit ja moottorityökoneet. Bonuksia sai siirtää näiden ryhmien sisällä ja niitä sai siirtää vain yhdensuuntaisesti.

1970 ja 1972: Bonusluokat K, M ja U käyttöön

Vuonna 1970 uusi liikennevakuutus sijoitettiin bonusluokkaan 0, jolloin vakuutusmaksu oli perusmaksun suuruinen. Samalla otettiin käyttöön luokat K ja M, jolloin vakuutus voitiin useamman vahingon johdosta pudottaa luokkaan K, jolloin vakuutusmaksu oli 120 prosenttia perusmaksusta tai luokkaan M, joka oli peräti 140 % perusmaksusta. Suurin bonus oli tässä vaiheessa 60 prosenttia, jota merkittiin luokalla S eli superbonus.

Vuoden 1972 alusta järjestelmää uudistettiin jälleen, jolloin otettiin käyttöön uusia vakuutuksia koskeva luokka U, jolloin uuden vakuutuksenottajan vakuutusmaksu oli 120 prosenttia perusmaksusta. Samassa yhteydessä M- ja K-luokkiin kuuluvat maksut muuttuivat 150:een ja 130 prosenttiin perusmaksuista.

1976: Bonuksen säilyminen 5 vuotta

Vakuutusyhtiöt määrättiin säilyttämään bonus odottamassa viiden vuoden ajan vakuutuksen päättymisestä, jos asiakkaalla ei ollut voimassa olevaa liikennevakuutusta. Aiemmin yhtiöiden täytyi säilyttää bonustietoja vain kahden vuoden ajan. Viiden vuoden sääntö velvoittaa vakuutusyhtiöitä edelleenkin.

1984 ja 1987: Ajoneuvoryhmät ja siirtosäännökset muuttuivat

Vuonna 1984 ajoneuvoryhmittelyssä siirryttiin vuonna 1968 käyttöön otetusta kolmen luokan järjestelmästä kuuden luokan käyttöön. Vuonna 1987 yhdistettiin henkilöautot, pakettiautot, matkailuautot ja moottoripyörät samaan ryhmään. Samalla tuli mahdolliseksi siirtää bonus voimassa olevasta vakuutuksesta toiseen. Myös haltija piti merkitä ajoneuvorekisteriin vuodesta 1987 alkaen.

1991: Uusi bonusjärjestelmä

Vuoden 1991 uudistuksessa luovuttiin kokonaan malus-järjestelmästä eli perusmaksun korotuksista, ja otettiin käyttöön kokonaan uusi liikennevakuutuksen bonusjärjestelmä. Siinä uudelle vakuutukselle annettiin 0 % bonus lähtötilanteessa, jonka jälkeen bonus nousi ensimmäisenä vuonna 10 prosenttia ja sen jälkeen viisi prosenttiyksikköä jokaisen vahingottoman vuoden perusteella. Korkein bonus nousi samalla 70 prosenttiin.

1996: Siirtosäännöksiä tarkennettiin

Bonus siirtosäännöksiä tarkennettiin jälleen entisestään. Bonus siirtyminen laadultaan ja käytöltään erilaisten ajoneuvojen kesken tuli ”karheammaksi” siten, että bonus siirtyi vapaasti autojen ja moottoripyörien kesken.

1999: Siirtosäännöksiä tarkennettiin

Bonuksen siirtosäännöksiä tiukennettiin tässä vaiheessa. Muun muassa bonuksen siirto perheenjäseneltä toiselle ei ollut enää mahdollista muutoin kuin puolisoiden kesken. Aiemmin bonuksia saatettiin siirtää esimerkiksi isältä pojalle ensimmäistä autoa varten.

2002: Bonusasetus säädetään

Nykyisen voimassa olevan bonusjärjestelmän kannalta merkittävin muutos tapahtui vuonna 2002, kun Suomessa sosiaali- ja terveysministeriö antoi uuden bonusasetuksen. Uudistus oli seurausta Euroopan komission vuonna 2001 antamasta päätöksestä, jonka mukaan Suomen lakisääteinen bonusjärjestelmä rikkoi hinnoitteluvapauden periaatteita. Komissio katsoi Suomen lakisääteisen bonusjärjestelmän olevan hinnoitteluvapauden periaatteiden vastainen, koska bonusjärjestelmän sisältämä maksutaulusto esti vakuutusyhtiöitä vaikuttamasta vapaasti vakuutusmaksujen kehitykseen. Silloisen maksutauluston säännöt olivat tarkat ja yksityiskohtaiset, eikä Suomessa toimivilla vakuutusyhtiöillä ollut mahdollisuutta käyttää muita alennus- tai korotusperiaatteita. Komission näkemyksen mukaisesti vakuutusyhtiöiden vapaus päättää liikennevakuutuksen perusmaksun suuruudesta ei ollut todellinen, koska sekä vakuutusmaksujen kehitysperusteet että kehitysprosentit olivat ennalta määräytyt. Lakisääteisen bonusjärjestelmän katsottiin olevan vakuutustekniseltä kannalta hinnoittelusäännös. (<http://europa.eu> 2016b.)

EU:n komissio kiinnitti Suomen bonusjärjestelmän lisäksi huomiota Luxemburgin vastaavaan järjestelmään. Luxemburg, toisin kuin Suomi, vei asian EU:n tuomioistuimeen, koska se ei Suomen tapaan suostunut muuttamaan lainsäädäntöään ja luopumaan pakollisesta kaikkia yhtiöitä sitovasta bonusjärjestelmästä. EU:n tuomioistuin vastoin odotuksia hylkäsi ratkaisussaan (C346/02) komission kanteen. Tuomioistuin katsoi, ettei hinnoittelun vapauden periaate ole ehdoton. Vahinkovakuutuksen maksuperusteiden sääntelyä ei ole direktiivissä täysin yhdenmukaistettu. Komission tulkinta oli näin ollen väärä, ettei minkäänlainen kansallinen vakuutusmaksuperusteisiin vaikuttava toimenpide olisi mahdollinen. Tuomioistuimen mukaan yhteisön lainsäätäjällä ei ole selvästi ilmaissut tämän suuntaista tahtoaan. (Lehtipuro, Luukkonen, Mäntyniemi, Raulos ja Santavirta 2010, 21.) Suomessa oli kuitenkin jo ehditty tehdä päätös bonusasetuksen muuttamisesta ennen EU:n tuomioistuimen päätöstä.

Bonusjärjestelmän vapauttaminen aiheutti vakuutusyhtiöille muutoksia ja tarpeita vakuutusyhtiöiden välisiin tietojärjestelmiin. Aiemmin vakuutuksenottajan vaihtaessa vakuutusyhtiötä, uusi yhtiö oli tarvinnut vanhasta yhtiöstä ainoastaan vakuutuksenottajan bonusprosentin. Lakiuudistuksen jälkeen vakuutusyhtiö tarvitsi tietoonsa vakuutuksenottajan koko vakuutus- ja vahinkohistorian, jonka perusteella bonus myönnetään. Uudistuksen seurauksena yhtiöt alkoivat laskea bonusprosentteja oman järjestelmänsä mukaisesti, eivätkä enää automaattisesti antaneet samaa bonusprosenttia kuin edellisessä yhtiössä. (Elomaa 2008, 51.)

Samalla uudessa asetuksessa kiellettiin vahinkohistorian siirtäminen moottoripyörien ja henkilöautojen välillä. Aiemmin bonuksia oli yleisesti siirretty kesäksi käyttöönotettaviin moottoripyöriin niiden kalliimpien perusmaksujen takia. Vuonna 2003 oli vakuutuksenottajien päätettävä kumpaan ajoneuvoon bonukset lopullisesti siirrettään. Muutos aiheutti muutoksia vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmissä ja ne alkoivat myöntää moottoripyörille 20 prosentin lähtöbonuksia. Samalla bonusten kasvuun vaadittavaa aikaa alennettiin 90 vuorokauteen. (Elomaa 2008, 51.) Moottoripyörille myönnettävä 20 prosentin lähtöbonus on yhtiöiden käytäntönä yleinen tänäkin päivänä.

Bonusjärjestelmän määrämuotoisuus lakkautettiin näin ollen vuonna 2003, jonka jälkeen vakuutusyhtiöt saivat vapauden kehittää omia bonusjärjestelmiään. Vuosien 1938 ja 2003 välisenä aikana bonusjärjestelmään tehtiin kaiken kaikkiaan useita muutoksia: järjestelmä muun muassa laajeni 4-portaisesta mallista 17-portaiseen malliin ja bonuksen siirtymäsääntöjä ajoneuvojen ja vakuutuksenottajien tarkennettiin useaan otteeseen. Keskustelua bonusjärjestelmän yhteydessä on käyty niin järjestelmän vaikutuksesta liikennevahinkojen ennaltaehkäisyyn, vakuutusyhtiöiden väliseen kilpailuun sekä pohdittu järjestelmän parasta mahdollista mallia. (Elomaa 2008, tiivistelmä.)

Nykyään Tieto Oyj:n ylläpitämään sähköiseen tietojärjestelmään tallennettavien vakuutus- ja vahinkohistoriatietojen avulla vakuutusyhtiöt määrittelevät liikennebonuksen omien sääntöjensä mukaisesti. Vakuutus- ja vahinkohistoriatietoihin tallentuvat niin henkilötunnus, vakuutuskaudet, vakuutusyhtiö, ajoneuvon tunnus, vuosieräpäivä, jolloin bonus tarkistetaan,

sekä vahingon osalta sattumisajankohta, vahinkonumero, ajoneuvon rekisteritunnus, sekä tieto korvauspäivämäärästä. Tietojärjestelmä on toimivan bonusjärjestelmän kannalta täysin keskeinen. Järjestelmä on ollut vahinkovakuutusyhtiöiden käytössä vuodesta 2002.

5 VAKUUTUSYHTIÖIDEN BONUSJÄRJESTELMÄT VERTAILUSSA

Suomessa toimivien vahinkovakuutusyhtiöiden liikennevakuutuksen bonusjärjestelmät noudattelevat nykyisellään, ja ainakin vielä toistaiseksi, sosiaali- ja terveysministeriön bonusasetuksen ohjeistusta vuodelta 2003. Uusi liikennevakuutuslaki mahdollistaa väljemmän säännöstelyn myötä yhtiöille mahdollisuuden käyttää monimuotoisempia järjestelmiä. Bonusjärjestelmien uskottiin kehittyvän jo vuoden 2003 jälkeen, mutta käytännössä näin ei ole syystä tai toisesta tapahtunut. Vakuutuksenottajalle käytännöllä on sekä hyvät että huonot puolensa; kilpailu yhtiöiden välillä kärsii, mutta toisaalta bonusten siirtäminen yhtiöstä toiseen on vakuutuksenottajan näkökulmasta helppoa ja ymmärrettävää.

5.1 Bonusasetus

Nykyiset Suomessa toimivien vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmät ovat peräisin sosiaali- ja terveysministeriön asetuksesta vuodelta 2002, jossa määrätään liikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä (512/2002). Bonusasetuksen mukaisesti vakuutusyhtiöllä tulee olla maksutaulusto, josta käy ilmi, miten vakuutuksen maksu määrätään vakuutettavaan riskiin liittyvien tekijöiden perusteella. Vakuutusyhtiöllä tulee lisäksi olla bonusluokkataulukko, josta ilmenee, miten vakuutuksenottajan vakuutus sijoitetaan bonusluokkataulukoon sekä miten vahingottomat vuodet ja vahingot vaikuttavat vakuutusmaksuun. Bonusluokkataulukon sijasta yhtiö voi halutessaan käyttää myös jotain vastaava säännöstöä, jos vahingottomien vuosien ja vahinkojen vaikutus vakuutusmaksuun käy siitä selkeästi ilmi.

Asetuksessa on myös erotettu yksityishenkilöiden ja yritys- ja yhteisöasiakkaiden vakuutus- ja vahinkohistorian käsittely toisistaan. Jos vakuutuksenottajalla on vakuutuskauden alkaessa yritys- ja yhteisötietolaissa (244/2001) tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus (y-tunnus), voidaan sen omistuksessa tai hallinnassa oleviin ajoneuvoihin olla soveltamatta maksutaulustoa sekä bonusjärjestelmää tai vastaavaa säännöstöä. Tällöin vakuutusyhtiön on kuitenkin pystyttävä tarvittaessa osoittamaan Finanssivalvonnalle vakuutusmaksun ja riskin vastaavuus sekä

vahinkohistorian vaikutus maksuun. Käytännössä yhtiöt usein myöntävät yritysvarakuutuksissa korkeita lähtöbonuksia, jotka ovat lähellä tai samoja kuin myönnettävät maksimibonukset.

Bonusasetuksen mukaisesti ajoneuvon vakuutukseen liittyvä vahinkohistoria voidaan siirtää toiseen saman vakuutuksenottajan laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutukseen. Jos vakuutus, jonka vahinkohistoria on siirretty toiseen vakuutukseen, jää voimaan, se on hinnoiteltava kuin vakuutus, jolla ei ole vahinkohistoriaa. Tällöin vakuutuksenottaja joutuu suorittamaan perusmaksun kokonaisuudessaan. Vakuutuksenottaja voi siirtää ajoneuvon vakuutuksen liittyvän vahinkohistorian alla mainittujen luokkien A-C sisällä, mutta ei niiden välillä. Lisäksi vahinkohistoria voidaan siirtää käyttöluokkien 1-5 sisällä, mutta ei niiden välillä. Ehto laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutuksesta estää esimerkiksi moottoripyörän vahinkohistorian siirtämisen henkilöautolle ja päinvastoin. Bonus voidaan siirtää henkilöautolta pakettiautolle tai kuorma-autolle ja päinvastoin.

Ajoneuvoluokat:

- A) Autot (M- ja N-luokat eli henkilö-, paketti-, linja- ja kuorma-autot)
- B) Moottoripyörät (L3- ja L4-luokat)
- C) Moottoripyöräkoneet

Käyttöluokat:

- 1) Yksityinen
- 2) Luvanvarainen
- 3) Kouluajoneuvo
- 4) Vuokraus ilman kuljettajaa
- 5) Myyntivarasto

Bonusjärjestelmää ei sovelleta, kun vakuutettava ajoneuvo on museoajoneuvo, mopo, moottorikelkka tai muu maastoajoneuvo, perävaunu, traktori, liikennetraktori, hinattava laite, kolmipyörä, nelipyörä, kevyt nelipyörä tai rekisteröimisvelvollisuudesta vapautettu ajoneuvo.

Asetuksessa säädetään myös vahinkohistorian siirtämisestä toiselle henkilölle. Jos vakuutuksenottaja on yksityishenkilö, on vakuutuksenottajalla oikeus siirtää ajoneuvonsa vakuutukseen liittyvä vahinkohistoria toisen sellaisen laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutukseen, jossa vakuutuksenottajana on hänen puolisonsa, mikäli tällaista mahdollisuutta ei ole vakuutusehdoissa suljettu pois. Puolisolla tarkoitetaan myös henkilöä,

jonka kanssa vakuutuksenottaja on rekisteröidyssä parisuhteessa. Puolisoksi katsotaan myös avopuoliso edellyttäen, että avioliitonomainen suhde on jatkunut vähintään kaksi vuotta tai että avopuolisoilla on yhteinen lapsi. Kuolleen henkilön vahinkohistoria siirtyy hänen kuolinpesälleen. Kuolinpesän nimiin muutetulta vakuutukselta vahinkohistoria voidaan siirtää vain leskelle (puolisolle tai henkilölle, joka rinnastetaan puolisoon). Siirto on lopullinen, eikä bonusten luovuttajalla ole mahdollisuutta vaatia kerryttämiään bonuksia takaisin mahdollisessa avioero- tai riitatilanteessa ilman vastakkaisen osapuolen suostumusta. Asetuksessa säädetään myös vakuutusyhtiön velvoitteesta säilyttää vakuutuksenottajan vakuutus- ja vahinkohistoriatiedot. Vakuutusyhtiön tulee säilyttää asetuksen mukaisesti vakuutuksen voimassaoloaikaa ja vahinkoja koskevat tiedot viisi vuotta vakuutuksen päättymisvuoden jälkeen siten, että nämä vahinkohistoriatiedot voidaan tarvittaessa antaa vakuutuksenottajalle ja vakuutuksenottajan suostumuksella välittää toiselle vakuutusyhtiölle.

Bonusasetuksen velvoittamana vakuutusyhtiön on myös toimitettava vakuutus- ja vahinkokohtaisesti vakuutuskantaa ja vahinkoja koskevat tiedot Liikennevakuutuskeskukselle. Liikennevakuutuskeskus voi antaa tietojen toimittamista koskevia ohjeita. Liikennevakuutuskeskus laskee vuosittain kertyneen tilastoaineiston perusteella riskimaksut erikseen omaisuusvahinkojen ja henkilövahinkojen osalta vähintään ajoneuvon lajin ja käyttötarkoituksen tarkkuudella siten, että ainakin luvanvaraisen liikenteen ajoneuvot ovat kunkin ajoneuvolajin osalta omana luokkana. Liikennevakuutuskeskus toimittaa laskelmat sekä jäsenyhtiöilleen että Finanssivalvonnalle. Riskimaksulaskelmat ovat pelkästään informatiivisia, eivätkä sido yhtiöitä niiden päättäessä vakuutusmaksuista. Asetuksessa säädetään myös, että vakuutusyhtiön on Finanssivalvonnan pyynnöstä osoitettava sille vakuutusmaksujen riskivastaavuus. Yhtiön on tarvittaessa toimitettava virastolle tiedot vakuutusmaksutuotoista ja korvauskuluista eriteltyinä ainakin sillä tarkkuudella, että luvanvaraisen liikenteen vakuutuksia seurataan omana ryhmänään ja muut vakuutukset eritellään yksityistalouksien sekä yritysten ja yhteisöjen vakuutuksiin.

5.2 Bonusluokkataulukko

Suomessa toimivat vahinkovakuutusyhtiöt käyttävät nykyisten asetusten mukaisesti melko yhdenmukaista bonusluokkataulukkoa, jossa keskimäärin 13 vuoden vahingoton ajohistoria johtaa 70 prosentin liikennebonuskertymään.

Taulukko 6. Liikennevakuutuksen bonustaulukko, malliesimerkki yhtiö X

		Vahingot, joista saman vakuutuskauden aikana on maksettu bonusluokkasijoitukseen vaikuttavaa vahingonkorvausta.				
		vahinkojen lukumäärä				
		1	2	3	4	5
bonus-%	bonus-luokka	uusi bonusluokka				
0 %	M	K	M	M	M	M
0 %	K	0	M	M	M	M
0 %	U	1	M	M	M	M
5 %	0	1	M	M	M	M
10 %	1	2	K	M	M	M
15 %	2	3	K	M	M	M
20 %	3	4	0	M	M	M
25 %	4	5	1	M	M	M
30 %	5	6	2	M	M	M
35 %	6	7	2	M	M	M
40 %	7	8	3	K	M	M
45 %	8	9	4	0	M	M
50 %	9	10	5	1	M	M
55 %	10	11	6	1	M	M
60 %	11	12	7	2	M	M
65 %	12	13	8	3	K	M
70 %	13	S	9	4	0	M

Lähde: Bonusluokkataulukon mallintamiseksi on vertailtu Fennian, Folksamin, Ifin, LähiTapiolan, OP Vakuutuksen, Pohjantähden, POP Vakuutuksen ja Turvan liikennevakuutuksen bonustaulukoita.

Bonusluokka nousee taulukon mukaisesti vuosittain 5 prosenttia, mikäli ajoneuvolla on ollut riittävästi käyttöpäiviä ja vahinkoja ei ole sattunut, kuitenkin niin, että ensimmäisen vahingottoman vakuutuskauden jälkeen bonus nousee 10 prosenttiin. Maksimibonukset ovat yhtiökohtaisia, joten ne on jätetty bonusluokkataulukossa kuvaamatta. Uusi vakuutus sijoitetaan luokkaan U eli 0 prosentin bonusluokkaan. Tippuminen vahingon seurauksena bonusluokkaan M tai K ei nosta vakuutuksen perusmaksua, vaan ainoastaan hidastaa bonuksen kertymistä.

5.3 Vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmät vertailussa

Seuraavassa taulukossa on kuvattu liikennevakuutuksia myöntävien vahinkovakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmiä yksityiskohtaisemmin. Vertailuun on valittu seuraavat vahinkovakuutusyhtiöt: Fennia, Folksam If, LähiTapiola, OP Vakuutus, Pohjantähti, POP Vakuutus (Suomen Vahinkovakuutus Oy) ja Turva, jotka käytännössä muodostavat lähes koko Suomen liikennevakuutusmarkkinat yksityisliikenteen osalta.

Vertailussa on esitetty seuraavat tiedot yhtiökohtaisesti:

- lähtöbonus vakuutuksenottajalle, jolla ei ole aikaisempaa vahinkohistoriaa
- liikennevakuutuksen maksimibonus vakuutuksen perusmaksusta, jonka jälkeen vahingottomat vuodet eivät kerrytä enää bonusta
- bonusturva ensimmäisen sattuvan vahingon varalta
- bonuksen kasvu vakuutuskausittain (tyypillisesti vuosi) ja ajoneuvolle vaadittavat vähimmäiskäyttöpäivät vakuutuskauden aikana
- vahingon vaikutus bonuksen laskuun

Taulukko 7. Vakuutusyhtiöiden liikennevakuutuksen bonusjärjestelmät vertailussa

Yhtiö	Lähtö-bonus	Maksimibonus	Bonusturva	Bonuksen kasvu vuodessa	Bonuksen lasku vahingon johdosta
Fennia	0 %	70 %	Ei	5 % tavallisesti, mutta 1. vahingottoman vakuutuskauden jälkeen 10 %, kun autolla vähintään 120 käyttöpäivää.	20 %
Folksam	0 %	75 % (Kun asiakas on ajanut vähintään 10	Kun bonus on 75 %, sattunut	5 % tavallisesti, mutta 1. vahingottoman	20 %

		vuotta 70 %:n bonuksilla, bonus nousee 75 %:in)	vahinko laskee sitä vain 5 %	vakuutuskauden jälkeen 10 %, kun autolla ollut vähintään 140 käyttöpäivää.	
If	0 %	75 % (Kun asiakas on ajanut vähintään 4 vuotta 70 %:n bonuksilla.)	Kun bonus on 75 %, ensimmäinen sattunut vahinko ei alenna sitä	5 % tavallisesti, mutta 1. vahingottoman vakuutuskauden jälkeen 10 %, kun autolla vähintään 140 käyttöpäivää.	15–20 %
LähiTapiola	0 %	70 %	Kun bonus ollut 70 % vähintään 3 vuotta, ensimmäinen sattunut vahinko ei alenna sitä.	5 % tavallisesti, mutta ensimmäisen vahingottoman vakuutuskauden jälkeen 10 %, kun autolla vähintään 120 käyttöpäivää.	15–20 %
OP Vakuutus	0 %	70 %	Ei	5 % tavallisesti, mutta ensimmäisen vahingottoman vakuutuskauden jälkeen 10 %, kun autolla vähintään 120 käyttöpäivää.	15–20 %
Pohjantähti	20 %	70 %	Kun bonus ollut 70 % vähintään 2 vuotta, ensimmäinen sattunut vahinko ei alenna sitä.	Voimassaoloajasta riippuen Koko vuosi: 5 % 3 kk: 2 % 6 kk: 3 % 9 kk: 4 %.	5-10 %
POP Vakuutus	20 %	77 % (Kun asiakas on ajanut vähintään 2 vuotta 70 %:n bonuksilla)	Ei	5-10 %, kun autolla vähintään 120 käyttöpäivää.	10–20 %
Turva	0 %	70 %	Kun bonus ollut 70 % vähintään 3 vuotta, 1 vahinko ei alenna sitä.	5 % tavallisesti, mutta 1. vahingottoman vakuutuskauden jälkeen 10 %, kun autolla vähintään 120 käyttöpäivää	15–20 %

Alkuperäinen lähde: www.fine.fi 2015. Tiedot ovat päivitetty vastaamaan huhtikuun 2016 tietoja.

5.4 Lähtöbonus ja bonusten kertyminen

Taulukosta voidaan havaita, että eroavaisuudet yhtiöiden bonuskäytännöissä ovat melko pieniä ja konservatiivisia. Vain kahdessa yhtiössä, Pohjantähdessä ja POP Vakuutuksessa, on käytössä lähtöbonus, mikäli vakuutuksenottajalla ei ole kertynyt aikaisempaa vahinkohistoriaa siirrettäväksi. Lähtöbonusta voidaan pitää näkökulmasta riippuen puhtaasti myynninedistämiskeinona, sillä yhtiöllä ei ole tässä tapauksessa käsitystä vakuutuksenottajan ajotaidoista tai aikaisemmasta vahinkohistoriasta, joka oikeuttaisi korkeampaan lähtöbonukseen. Toisaalta lähtöbonuksen myöntäminen saattaa vaikuttaa vakuutuksenottajan käyttäytymiseen positiivisesti vakuutusyhtiön näkökulmasta. Vakuutuksenottaja pyrkii välttämään vahingon syntymistä erityisellä tarkkaavaisuudella, jotta ei menettäisi jo saavutettuja ylimääräisiä etujaan. Kuluttajan on hyvä huomioida, että esimerkiksi vakuutusyhtiötä vaihdettaessa näitä lähtöbonuksia ei ole yleensä mahdollista siirtää uuteen vakuutukseen toiseen yhtiöön, vaan uusi yhtiö asettaa vakuutus- ja vahinkohistorian bonusluokkaan, johon se yhtiön oman bonusluokkataulukon mukaisesti kuuluu. Tämä saattaa aiheuttaa vakuutuksenottajalle negatiivisia yllätyksiä vertailtaessa eri yhtiöiden hintoja sekä vakuutuksen jo siirtyessä toiseen yhtiöön.

Liikennevakuutuksen bonuksen kasvuvauhti on kaikilla vertailuun otetuilla vakuutusyhtiöillä vakuutuskauden aikana pääsääntöisesti 5 prosenttia. Huomioitavaa on kuitenkin se, että ensimmäisen vahingottoman vakuutuskauden jälkeen bonus nousee luokkaan 1 eli 10 prosenttiin. Ajoneuvolle on tyypillisesti asetettu vaatimus 120 käyttöpäivästä vakuutuskauden aikana, jotta bonus nousee seuraavaan luokkaan. Ifissä ja Folksamissa vaatimus on 140 käyttöpäivää vakuutuskauden aikana. Folksam on vastikään uudistanut järjestelmänsä ja ennen 31.5.2015 päättyneisiin vakuutuskausiin sovelletaan 180 päivän aikaa. Pohjantähdessä järjestelmä on vaadittavien käyttöpäivien osalta hienojakoisempi. Liikennekäytöstä poisto -aika ei luonnollisesti kerrytä liikennebonusta. Liikennekäytöstä poiston ajallisella pituudella on usein merkittävä vaikutus sesonkiajoneuvojen bonusten kasvuun. Kausittain liikennekäyttöön otettavia ajoneuvoja ovat muun muassa matkailuautot, ns. kesäautot ja moottoripyörät. Bonus voi vuoden mittaisen ajanjakson eli vakuutuskauden aikana nousta vain kerran.

5.5 Maksimibonus

Suomessa pitkään vallalla ollut käytäntö 70 prosentin maksimibonuksesta on viime vuosina poistunut vakuutusyhtiöiden myöntäessä huippukuskeilleen korkeampia bonuksia palkintoja hyvästä ja turvallisesta liikennekäyttäytymisestä. Folksam ja If myöntävät huippukuskeilleen jopa 75 %:n liikennebonuksen ja POP Vakuutus markkinoiden korkeimman 77 prosentin liikennebonuksen. Korkeampien bonusten osalta pitää kuitenkin huomioida, että esimerkiksi Folksamissa 75 prosentin bonus vaatii jopa 10 vuoden vahingottoman ajohistorian 70 %:n bonuksella, joten korkea bonus on usein vain äärimmäisten harvojen saatavilla jo vaadittavien vahingottomien kertymävuosien perusteella. Ifissä 75 prosentin superbonus vaatii 4 vahingotonta vuotta 70 prosentin bonuksella ja POP Vakuutuksessa vain 2 vuotta.

POP Vakuutus erottautuu kilpailijoistaan selvästi aggressiivisemmalla bonusstrategialla, joka on korostunut yhtiön markkinointitoimenpiteissä. Bonuksenantajana POP Vakuutuksella on selvä tavoite: yhtiö haluaa bonusjärjestelmäänsä uudistamalla kannustaa vastuulliseen ja turvalliseen ajamiseen. POP Vakuutuksen Jani Engbergin mukaan yhtiön bonusuudistuksen taustalla on kannustaa vakuutuksenottajia vastuulliseen ja vahingottomaan liikennöintiin. Engberg korostaa muutoksen konkreettisuutta, sillä kun huolelliset kuskit palkitaan korkeammalla bonuksella, he myös selviytyvät pienemmillä vakuutusmaksuilla. Yhdeksän vahingottoman ajovuoden jälkeen asiakkaan bonukset nousevat 70 prosenttiin ja yhdentoista vuoden jälkeen saavutetaan täydet 77 prosenttia. (www.iltasanomat.fi)

If on puolestaan myöntänyt 75 prosentin bonuksen niille huippukuskeilleen, jotka ovat ajaneet neljä vuotta ilman vahinkoja 70 prosentin bonuksilla. If uudisti järjestelmänsä vuonna 2013. Tähän päästäkseen on täytynyt autoilla 17 vuotta ilman vahinkoja. Ifin ajoneuvovakuutuksista vastaava johtaja Mikko Pöyhönen kertoo, että neljän vuoden aikarajaan päädyttiin käymällä läpi tilastollisia todennäköisyyksiä. Mitä pidempään kuljettaja on ajanut ilman vahinkoja, sitä selvemmin se ennakoi kolaroimatonta jatkoa. Neljä vuotta paljastui Ifin tutkimuksessa raja-arvoksi. Yhtiössä on arvioitu, että 75 prosentin bonusluokkaan nousee ja jää yli 100 000 kuljettajaa. Yhdestä vahingosta ei vielä pudoteta pois, sillä yhtiön laskelmien mukaan toista vahinkoa on tuskin luvassa. Pöyhösen mukaan loistokuskeille sattuvaa vahinkoa selittävät usein tilanne ja ympäristötekijät. Pöyhösen mukaan suuri osa korkeimpaan alennusluokkaan kiivenneistä on yli 50-vuotiaita ja joka kolmas yli 65-vuotias. (www.taloussanomat.fi 2013a)

Ifissä on mahdollista myös saada Nuorten Loistokuskietu, joka nostaa neljän perättäisen vahingottoman vakuutuskauden jälkeen yksityiseen käyttöön rekisteröidyn henkilöauton bonusta 5 prosentin sijaan bonusluokista 0-8 25 prosenttiyksikköä, luokista 9-11 viisi luokkaa bonusluokkiin A-C eli 70 prosenttiin ja luokista 12 – D luokkaan E eli 75 prosenttiin. Mikäli näin saatu bonuksen määrä laskennallisesti ylittäisi 75 %, on bonusalennus 75 %. Edun saaminen edellyttää, että 1) vakuutuksenottajalla 4 vahingotonta vakuutuskautta seuraavan vakuutuskauden alussa enintään 30-vuotias 2) on vakuutuksen alkaessa ollut iältään 18–26 vuotta 3) ei ole täyttänyt 27 vuotta ennen 2.2.2009 ja 4) ei ole aiemmin saanut etua hyväkseen. (If liikennevakuutusehdot 1.1.2016)

5.6 Vahingon vaikutus bonukseen

Vakuutus siirtyy kunkin vakuutuskauden jälkeen vakuutuskaudella korvattujen vahinkojen lukumäärän perusteella bonusluokasta toiseen yhtiön bonusluokkataulukon mukaisesti. Korvattujen vahinkojen lukumäärällä tarkoitetaan sellaisten vahinkojen lukumäärää, joiden perusteella vakuutuksesta on maksettu korvauksia. Vakuutusmaksuun vaikuttavaksi vahingoksi katsotaan sellainen ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan tuottamuksesta tai ajoneuvon puutteellisuudesta aiheutunut vahinko, josta vakuutuksenantaja on joutunut suorittamaan vahingonkorvausta. Yhtiöiden vakuutusehdoissa on kuitenkin rajattu korvauksen vaikutusta bonusalennemaan tietyissä tapauksissa. Vakuutusmaksuun vaikuttavaksi vahingoksi ei tavallisesti katsota vahinkoa, josta on maksettu vahingonkorvaus, jos:

- korvaus on suoritettu lukittuna taikka lukitussa tai vartioidussa säilytysuojassa ollutta ajoneuvoa luvatta käytettäessä sattuneesta vahingosta,
- korvaus on suoritettu vakuutetun ajoneuvon omistusoikeuden vaihtumista seuranneen 7 päivän aikana sattuneesta vahingosta eikä vahinkoa ole aiheuttanut vakuutuksenottaja tai hänen kanssaan samassa taloudessa asuva perheenjäsen tai
- vakuutuksenottaja on viimeistään vahingonkorvausta seuranneen vakuutuskauden kuluessa suorittanut vakuutuksenantajalle korvausta vastaavan rahamäärän. Jos siitä vakuutuksesta, jonka vahinkohistoria siirretään toiseen vakuutukseen, korvataan vahinkoja sen jälkeen, kun siirtyvä bonusluokka on määrätty, nämä vahingot otetaan huomioon jälkimmäisen vakuutuksen bonusluokassa.

Mikäli liikennevakuutuksesta korvataan vahinko, joka vaikuttaa bonukseen, niin sen seurauksena bonus laskee lähes kaikilla yhtiöllä 20 prosenttia. Suurin yksittäinen erottautuja on Pohjantähti, jossa yhden vahingon vaikutus bonukseen on vain 5-10 prosenttia. Vakuutuksenottajalle saattaakin joskus olla edullisempaa maksaa liikennevakuutuksesta korvattu korvaus takaisin vakuutusyhtiölle kuin kärsiä itse bonustappio. Vahinkotilanteessa vakuutuksenottajalla on oikeus pyytää vakuutusyhtiöltä bonusmenetyslaskelma, josta vakuutuksenottaja voi arvioida, mikä hänelle on edullisin vaihtoehto. Liikennevakuutuksessa tulee huomioida, että vahingon jälkeen vaaditaan jälleen 4 vahingotonta ajovuotta, jotta bonus palaa aiemmalle tasolle. Muutamilla yhtiöillä, kuten Ifillä, LähiTapiolalla ja OP Vakuutuksella, alemmissa bonusluokissa 3-5 yhden vahingon vaikutus bonuksen laskuun on 15 prosenttia. Näin vahingon seurauksena bonusmenetys ei ole aivan yhtä tiukka kuin jo useita vahingottomia vuosia omaavien korkean bonuskertymän kuljettajien. Bonusten kerryttäminen vaatii paljon ajovuosia, joten pienemmällä rankaisemisella saattaa olla vakuutuksenottajan kannalta turvallista ajokäyttäytymistä edistävä ja motivoiva vaikutus bonuskertymän alapäässä.

Useilla vakuutusyhtiöillä, kuten Folksamilla, Ifillä, LähiTapiolla, Pohjantähdellä ja Turvalla on käytössään myös niin kutsuttu bonusturva, joka tarkoittaa, että pitkään vahingotta ajaneen kuljettajan bonus ei laske ensimmäisen sattuneen vahingon johdosta. Bonusturva on yleensä tarjolla vain korkeimman mahdollisen bonuksen omaaville vakuutuksenottajille, jolloin seuraava sattuva vahinko ei vaikuta bonukseen alenevasti. Bonusturvalla vakuutusyhtiöt haluavat tyypillisesti palkita hyvän ajotaitonsa osoittaneita, täysillä bonuksilla jo pitkään ajaneita kuljettajia, joille ei myöskään ole todennäköisyystilastojen mukaan odotettavissa toista uutta vahinkoa. Liikenne- ja kaskovakuutuksen bonusturvasta asiakkaalle vahinkotilanteessa syntyvä etu saattaa nousta helposti useisiin satoihin euroihin.

5.7 Moottoripyörien liikennevakuutuksen bonustaulukko

Seuraavassa taulukossa on tarkasteltu vastaavalla tavalla moottoripyörien liikennevakuutuksen bonusjärjestelmiä eri vakuutusyhtiöiden välillä. Moottoripyörien bonusjärjestelmissä on joitakin merkittäviä eroja yksityisille henkilöautoille myönnettäviin bonuksiin verrattuna. Moottoripyörän uusi vakuutus sijoitetaan bonusluokkaan, joka vastaa 20 prosentin bonusta, jos bonus ei ole vahingon johdosta alemmassa bonusluokassa tai jolla ei ole aikaisempaa vahinkohistoriaa. Käytäntö on perua bonusasetuksen edellisistä muutoksista vuonna 2002,

jolloin vakuutuksenottajia on päädytty hyvittämään moottoripyöräilyn kausiluonteisuuden takia. Vakuutusyhtiöt eivät myöskään tarjoa moottoripyörille bonusturvaa liikennevakuutuksessa. Bonusten lasku tapahtuu samojen ehtojen mukaisesti kuin henkilöautoillakin. Keskeinen ero, joka aiheuttaa vakuutuksenottajien keskuudessa epäselvyyttä, on vaaditut moottoripyörälle vaaditut käyttöpäivät bonuksen kasvattamiseksi. Yhtiöt vaativat vähintään 90 käyttöpäivää, jotta bonus nousee seuraavalle vakuutuskaudelle. LähiTapiolassa ja Turvassa bonus nousee jopa 10 prosenttia vuodessa, mikäli moottoripyörälle ei ole tehty liikennekäytöstä poistoa tai ilmoitettu seisonajaksoa.

Taulukko 8. Moottoripyörien liikennevakuutuksen bonusjärjestelmät vertailussa

	Uuden vakuutuksen lähtöbonus	Maksimi-bonus	Bonus-turva	Bonuksen kasvu vuodessa	Bonuksen lasku 1. vahingon johdosta
Fennia	20 %	70 %	Ei	5 %, kun vähintään 90 käyttöpäivää vakuutuskauden aikana.	20 %
Folksam	0 %	75 %	Ei	5 %, kun vähintään 90 käyttöpäivää vakuutuskaudella. Ennen 31.5.2015 päättyneisiin vakuutuskausiin sovelletaan kuitenkin 180 päivän aikaa.	20 %
If	20 %	75 %	Ei	5 %, kun vähintään 90 käyttöpäivää vakuutuskauden aikana. Vuodenaikahinnoittelussa tuotteessa vähintään 300 päivää.	20 %, paitsi luokissa 3-5 15 % ja luokasta E luokkaan D, jolloin bonus- % ei laske.
LähiTapiola	20 %	70 %	Ei	Käyttöpäivät kaudella 1.7.2005 alkaen: alle 90 vrk: 0 % 90–119 vrk: 3 % 120–139 vrk: 5 % 140+ vrk: 10 %	20 %
OP Vakuutus	20 %	70 %	Ei	5 %, kun vähintään 120 käyttöpäivää vakuutuskauden aikana.	20 %, paitsi luokissa 3-5 15 %
Pohjantähti	20 %	70 %	Ei	Käyttöpäivät kaudella: 12 kk: 5 % 3 kk: 2 % 6 kk: 3 % 9 kk: 4 %.	20 %

POP Vakuutus	20 %	77 %	Ei	5 %, kun vähintään 120 käyttöpäivää vakuutuskauden aikana.	Luokat 1-8 20 %, luokat 9-12 15 %, luokat 13-15 10 %
Turva	20 %	70 %	Ei	1.7.2005 alkaen käyttöpäiviä vahingottomalla vakuutuskaudella: alle 90 vrk 0 % 90-119 vrk 3 % 120-139 vrk 5 % 140 – vrk 10 %	20 %

5.8 Kaskovakuutuksen bonusluokkataulukko

Bonusjärjestelmän monimuotoisuuden ymmärtämiseksi tarkastellaan vielä autovakuutuksen (kaskovakuutuksen) vastaavaa järjestelmää. Kaskovakuutus täydentää vapaaehtoisena vakuutuslajina lakisääteistä liikennevakuutusta siten, että sen tarkoituksena on korvata vahinkoja, joita liikennevakuutus ei korvaa. Kaskovakuutus korvaa ehtojensa mukaan myös muita liikenteestä syntyvän riskin aiheuttamia vakuutuksia. Näitä riskejä ovat esimerkiksi autovarkaus, ajoneuvon palaminen, ilkivalta, hinaus tai törmäys toisen ajoneuvon kanssa. Kahden tai useamman moottoriajoneuvon välisissä vahingoissa syyllisen osapuolen vahinkoa ei korvata liikennevakuutuksesta, joten ajoneuvoa varten on oltava erillinen kaskovakuutus. (Rantala & Kivisaari 2014, 510.)

Eri vakuutusyhtiöiden tuotevalikoima on erilainen, ja yhtiöillä on kattavuudeltaan ja korvaavuudeltaan erilaisia autovakuutusyhdistelmiä. Tyypillisimpiä turvia kaskovakuutuksessa ovat: kolarointi-, hirvivahinko-, ilkivalta-, varkaus-, palo-, oikeus ja autopalveluturvat. Kasko voi olla joko bonusoikeudellinen tai bonusoikeudeton. Tyypillisesti vain autovakuutusyhdistelmään sisältyvään kolarointi- tai vastaavaan vakuutukseen sisältyy bonusoikeus. Muissa yhdistelmissä bonusoikeutta ei usein ole. Bonus nousee liikennevakuutuksen mallin mukaisesti vahingottomien vakuutuskausien perusteella ja laskee, jos kolarointivakuutuksesta maksetaan korvausta. Sen sijaan esimerkiksi palo- tai varkausvakuutuksesta maksetulla korvauksella ei ole vaikutusta bonuksen määrään. (Rantala & Kivisaari 2012, 514–515.)

Suomalaisissa vakuutusyhtiöissä on kaskovakuutuksissa tyypillisesti käytössä Taylorin asteikkoa (-1/+2) muistuttava malli. Mallissa on 8 bonusluokkaa (1,..., 8). Aloitusluokka kuitenkin vaihtelee yhtiöittäin. Se voi olla kiinteä tai riippuvainen lakisääteisen liikennevakuutuksen bonusluokasta. Vahingottoman vuoden jälkeen vakuutuksenottaja siirtyy yhden luokan alaspäin. Ilmoitetun vahingon seurauksena vakuutuksenottaja siirtyy puolestaan kaksi luokkaa ylöspäin. (Halme, Sini 2014, 16–17.)

Taulukko 9. Kaskovakuutuksen bonustaulukko Suomessa

	Bonusluokka	vuoden	lopussa, jos	ilmoitettu	
Aloitussluokka	0 vahinkoa	1 vahinko	2 vahinkoa	3 vahinkoa	4 vahinkoa tai enemmän
8	7	8	8	8	8
7	6	8	8	8	8
6	5	8	8	8	8
5	4	7	8	8	8
4	3	6	8	8	8
3	2	5	7	8	8
2	1	4	6	8	8
1	1	3	5	7	8

Bonustasoon l liittyvä suhde eroaa 10 prosenttiyksikköä luokkien välillä siten, että luokka 1 = 70 % ja luokka 8 = 0 %. Bonuksen nousulle on lisäksi asetettu yhtiöiden toimesta rajoitteita. Bonus voi vuoden mittaisen ajanjakson (= vakuutuskauden) aikana nousta vain yhden kerran. Lisäksi ajoneuville on asetettu vaatimus vuosittaiselle käyttäjälle tai vakuutuksen voimassaoloajalle, joka yhtiöstä riippuen on esimerkiksi 90, 120 tai 140 vuorokautta. Kaskon bonus käsittää siis yleensä samat ehdot kuin liikennevakuutuksenkin bonus.

Seuraavassa vertailussa on esitetty seuraavat tiedot kaskovakuutuksen bonusjärjestelmästä samojen yhtiöiden osalta kuin liikennevakuutuksen vastaavassa vertailussa:

- lähtöbonus vakuutuksenottajalle, jolla ei ole aikaisempaa vahinkohistoriaa
- kaskovakuutuksen maksimibonus, jonka jälkeen vahingottomat vuodet eivät kerrytä enää bonusta
- bonusturva ensimmäisen sattuvan vahingon varalta
- bonuksen kasvu vakuutuskausittain ja ajoneuville vaaditut käyttöpäivät
- vahingon vaikutus bonuksen laskuun
- bonuksen laskuperuste

Taulukko 10. Bonusoikeudellisten kaskovakuutuksen bonusjärjestelmät vertailussa

	Lähtö- bonus	Maksimi -bonus	Bonusturva	Bonuksen kasvu vuodessa	Bonuksen lasku vahingon johdosta	Mistä bonus lasketaan
Fennia	70 %	70 %	Ei	10 %, kun vakuutus voimassa vähintään 120 vrk vakuutuskauden aikana.	20 %, kun korvaus maksetaan kolarivakuu- tuksesta.	Kolari- vakuutuksen maksusta
Folksam	Superkasko 70 % Peruskasko 60 %	Superkas- ko 70 % Peruskas- ko 60 %	Ei	10 %, kun vakuutus voimassa vähintään 180 vrk vakuutuskauden aikana.	20 %, kun korvaus kolariva- kuutuksesta.	Kaskon perus- maksusta
If	70 %	70 %	Ei	10 %, kun törmäysturva voimassa vähintään 140 vrk vakuutuskauden aikana.	20 %, kun korvaus törmäys- turvasta.	Törmäys- turvan maksu
LähiTapiola	70 %	70 %	1. vahinko ei alenna Loisto- eikä Laajakaskon bonusta, kun ajettu 3 vuotta ilman kolarivahinkoja.	10 %, kun ajoneuvo on ollut liikenteessä vähintään 120 vrk vakuutuskauden aikana.	20 %, kun korvaus kolarointi- turvasta.	Kolarointi- turvan maksu
OP Vakuutus	60-70 %, riippuen liikenne- vakuutuksen bonuksesta	70 %	Bonus alenee vain 10 % 1. vahingosta, kun bonus ollut 70 % vähintään 5 vuotta Pohjolassa.	10 %, kun ajoneuvo on ollut liikenteessä vähintään 120 vrk vakuutuskauden aikana.	20 %, kun korvaus maksettu kolarointi- turvasta.	Kolarointi- turvan maksusta
Pohjantähti	70 %	70 %	1. vahinko ei alenna bonusta, kun 70 % bonuksilla ajettu vähintään 2 vuotta.	Voimassaoloajasta riippuen 12 kk: 10 % 3 kk: 3 % 6 kk: 6 % 9 kk: 9 %.	20 %, kun korvaus törmäys- riskistä.	Kolarointi- turvan maksusta
POP Vakuutus	70 %	70 %	Ei	10 %, kun ajoneuvo ollut käytössä vähintään. 150 vrk vuoden aikana.	20 %, kun korvaus maksettu kolariturva- sta.	Kaskon perus- maksusta
Turva	70 %	70 %	1.vahinko ei alenna Liittokaskon ja 1.11.2011 jälkeen alkaneen Turvakaskon bonusta, kun ajettu 3v ilman kolarivahinkoja.	10 %, kun ajoneuvo on ollut liikenteessä vähintään 180 vrk vakuutuskauden aikana.	20 %, kun korvaus maksetaan kolarointi- turvasta.	Kolarointi- turvan maksusta

Lähde: www.fine.fi 2015. Tiedot ovat osaltaan päivitetty vastaamaan huhtikuun 2016 tietoja.

Kaskovakuutusten maksimibonus kaikilla yhtiöillä on 70 prosenttia. Samalla se on myös useimmissa yhtiöissä lähtöbonus, joten varsinaisesta vahinkohistoriaan perustuvasta bonusalennuksesta ei ole kyse, vaan lähinnä myynninedistämiskeinosta. Samalla käytäntö rankaisee nimenomaan vahingoista, ja näin olleen edesauttaa kuljettaa turvalliseen ajokäyttäytymiseen menetysuhan paineella. Käytännössä bonukset nousevat ainoastaan vahingon laskun jälkeen syntyneiden vahingottomien vakuutuskausien jälkeen. Folksam bonusoikeudellisen kaskon lähtöbonus on 60 % ja Pohjolassa vastaavasti 60 %, mikäli liikennevakuutuksen bonus on korkeintaan 25 prosenttia. Liikenne- ja kaskovakuutuksen bonuksen yhteen sitominen hankaloittaa varsinkin ajouran alussa olevia.

Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmään verrattuna kaskovakuutuksen bonusten kasvu on kaksinkertaista, sillä vahingottoman vakuutuskauden jälkeen kasvu on kaikilla yhtiöillä 10 prosenttia, mikäli ajoneuvo on ollut liikennekäytössä riittävän ajan. Vaaditut käyttöpäivät vaihtelevat yhtiökohtaisesti 120 ja 180 vuorokauden välillä. Bonusmenetys vahingon johdosta on puolestaan kaikilla yhtiöillä 20 prosenttia, kun korvaus on maksettu kolarointiriskin turvasta. LähiTapiolla, OP Vakuutuksella, Pohjantähdellä ja Turvalla on erillinen bonusturva erikseen määrätyille kaskovakuutuksille sekä maksimibonusta pitkää nauttineille, jolloin bonus tippuu ensimmäisen korvattavan vahingon myötä ainoastaan 10 prosenttia.

Toisin kuin liikennevakuutuksessa, tiedot kaskojen bonuksista eivät ole muiden yhtiöiden saatavilla. Useat yhtiöt tarjoavatkin nykyisin uusille asiakkaille kaskoon täydet bonukset heti vakuutuksen alusta alkaen. Kyseisestä toimintamallista johtuen, tästä seuraa vakuutuksenottajalle kannustin vaihtaa vakuutusyhtiötä vahingon jälkeen, jolloin asiakas ei joudu kärsimään vahingon seurauksena syntyneestä bonusalennemasta. Kyseinen bonusjärjestelmää rapauttava ongelma on ollut vakuutusyhtiöiden tiedossa jo vuosia. (www.yle.fi 2016a.) Ongelma on myös se, että kaskon bonukset eivät siirry aina edes yhtiön sisällä uuteen autoon, jolloin asiakas saattaa saada täydet bonukset uuteen autoonsa, vaikka sama yhtiö olisi lunastanut hänen vahingossa romuttuneen edellisen autonsa.

6 LIIKENNEVAKUUTUSLAIN KOKONAISUUDISTUS

Sosiaali- ja terveysministeriö asetti jo vuonna 2004 liikennevakuutuslainsäädännön uudistamista valmistelevan työryhmän, joka luovutti mietintönsä vuonna 2008. Tämän jälkeen liikennevakuutuslain valmistelua jatkettiin virkатыönä. Ministeriö järjesti vuonna 2011 hieman uudistetusta hallituksen esitysluonnoksesta lausuntokierroksen, josta saadun palautteen perusteella kävi ilmi, että laki edellyttää vielä perusteellista jatkovalmistelua. Sosiaali- ja terveysministeriö aloitti vuonna 2013 valmistelun uudelleen virkатыönä. Valmistelun aikana lakiluonnoksesta kuultiin keskeisiä ministeri- öitä, viranomaisia ja edunvalvontajärjestöjä, elinkeinoelämää sekä liikennevakuutuksen toimeenpanijoita. (HE 123/2015.) Uusi liikennevakuutuslaki 17.6.2016/40 astuu voimaan 1.1.2017.

6.1 Lakiuudistuksen tarkoitus ja sisältö bonusjärjestelmän osalta

Uusi liikennevakuutuslaki koskee, kuten nykyisinkin, moottoriajoneuvojen liikenteeseen käyttämisestä aiheutuvien henkilö- ja esinevahinkojen korvaamista sekä näiden vahinkojen varalta otettavaa liikennevakuutusta. Esitys ei sisällä liikennevakuutuksen perusrakenteisiin, kuten vakuuttamisvelvollisuuteen, vahinkojen korvaamisen periaatteisiin, korvausetuuksiin taikka vakuutusjärjestelmän toimeenpanoon liittyviä merkittäviä muutoksia. Ehdotetut muutokset selkeyttävät ja osin parantavat vakuutuksenottajien sekä vahinkoa kärsineiden asemaa ja oikeuksia. Toisaalta esitys sisältää rajauksen liikennevahinkojen korvattavuuteen, joka koskee moottoriajoneuvokilpailuun osallistuvia ajoneuvon kuljettajia. (HE 123/2015.)

Uusi laki perustuu monilta osin EU:n liikennevakuutusdirektiiviin. Liikennevakuutusdirektiivin tarkoituksena on ollut varmistaa se, että vakuutuksenottaja voi huoletta kotimaassaan ottaman vakuutuksen perusteella matkustaa EU-alueella eli vakuutus on voimassa koko EU:n alueella. Se näkyy erityisesti vahinkoja kärsineen näkökulmasta, sillä vakuutusturva on olemassa, oli ajoneuvo, joka on vahinkoa aiheuttanut, vakuutettu missä tahansa EU-maassa. Myöskään vahinkoa kärsineen asuinpaikalla tai vakuutusyhtiön fyysisellä sijainnilla ei ole vaikutusta vakuutusturvan voimassaoloon. (<http://stm.fi> 2015c.)

Lakiuudistuksen yhtenä keskeisimmistä tavoitteista on vakuutusmaksun perusteena olevien vahinkohistoriatietojen nykyistä joustavamman sääntelyn kautta antaa vakuutusyhtiöille lisää mahdollisuuksia tuotekehitykseen ja siten edistää vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua. Tämän vuoksi vahinkohistorian siirtämistä ja vakuutusten hinnoittelua koskevia, nyt sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön asetuksessa olevia säännöksiä, ei kaikilta osin ole sisällytetty uuteen lakiin. Pääsääntö, jolla vakuutusyhtiö velvoitetaan ottamaan huomioon vahinkohistorian vaikutus yksityishenkilöiden liikennevakuutuksen maksuihin, on kuitenkin uuteen lakiin sisällytetty. (www.stm.fi 2015c.)

Liikennevakuutuksen vakuutusmaksujen bonusasetuksessa olevaa sääntelyä muutettiin edellisen kerran vuonna 2002. Muutoksen jälkeen vakuutusyhtiöillä olisi ollut mahdollisuus siirtyä yhtiökohtaisiin bonusjärjestelmiin, mutta merkittäviä muutoksia ei ole tästä huolimatta tapahtunut. Hallituksen esityksen perusteluissa todetaan nykysääntelyn jossain määrin estävän vakuutusten joustavaa liikennevahinkoriskin mukaista hinnoittelua. Paljon keskustelua on erityisesti herättänyt tilanne, jossa vakuutuksenottaja vakuuttaa ja ottaa käyttöön yhden ajoneuvon sijaan kaksi samanlaista ajoneuvoa, ei tarkoita välttämättä sitä, että uuden ajoneuvon vakuutukseen liittyisi vanhaa ajoneuvoa korkeampi liikennevahinkoriski ja siitä seuraava korkeampi vakuutusmaksu, vaikka tähän nykyinen vakuutusyhtiöiden hinnoittelu lähtökohtaisesti johtaakin. Koska hinnoitteluperusteet ovat merkittävä liikennevakuutukseen liittyvä kilpailutekijä, mahdollisimman joustava järjestelmä edistäisi riskin mukaista hinnoittelua ja vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua, joka johtaisi vakuutuksenottajien aseman parantumiseen. (HE 123/2015.)

Hallituksen esityksen mukaisesti vakuutusyhtiön laskuperusteista säädetyn liikennevakuutuslain 20 §:n mukaan *maksuperusteissa on määriteltävä henkilö-, paketti-, matkailu-, kuorma- tai linja-autoa tai moottoripyörää koskevan vakuutuksen osalta vahinkohistoriatietojen vaikutus ajoneuvon tai laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksuun. Vahinkohistorian vaikutus voidaan kuitenkin erityisestä syystä jättää huomioimatta. Maksuperusteissa voidaan lisäksi määritellä, että vakuutuksenottajan muidenkin ajoneuvojen vahinkohistoriatiedot vaikuttavat ajoneuvon vakuutusmaksuun tai että yhden ajoneuvon vahinkohistoriatietojen perusteella hinnoitellaan useampi ajoneuvo.* Vakuutusyhtiön on siten pystyttävä yksilöimään, millä tavalla vahinkohistoriasta ilmenevät

edellä mainittuihin ajoneuvoihin liitetyt vahingot vaikuttavat kyseisen ajoneuvon, uuden laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon tai toisesta vakuutusyhtiöstä siirtyvän laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksuun. (HE 123/2015.) Laki jättää näin ollen vakuutusyhtiöille varsin laajat vapaudet bonusjärjestelmän kehittämiseksi entiseen STM:n bonusasetukseen verrattuna.

Uudessa liikennevakuutuslaissa ei säädetä vahinkohistoriatietojen osalta tilanteissa, joissa vakuutuksenottajalla on yritys- ja yhteisötietolaissa tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus, joten tilanne ei tältä osin muutu edelliseen bonusasetukseen verrattuna. Hallituksen esityksen 123/2015 perusteluiden mukaan yritysajoneuvojen vahinkohistorian merkitys vakuutuksen hinnoittelussa on yleensä vähäisempi yritystoiminnan luonteen, laajuuden ja laadun vuoksi, ja sitä kautta ajoneuvojen käyttötarkoituksin vaihtelee yksityiskäyttöisiä ajoneuvoja enemmän. Myös se, kuka yritysten ajoneuvoja käyttää, vaihtelee yksityishenkilöiden ajoneuvoja enemmän esimerkiksi ajoneuvoa käyttävien työntekijöiden ja heidän tehtäviensä vaihtuessa. Yritysajoneuvojenkin osalta maksuperusteilta vaadittavia yleisperiaatteita tulee noudattaa. Vahinkohistoriatieto ei myöskään koskisi vakuutuksia, jotka on annettu ajoneuvolaissa tarkoitettuja museoajoneuvoja varten, koska museoajoneuvoja käytetään tyypillisesti vain satunnaisesti ja niiden ajosuorite on siten alhainen. Vahinkohistoriasta säädettyssä lakipykälässä ei huomioida raja- ja siirtoliikennevakuutuksia. Nämä vakuutukset ovat määräaikaista, joten niihin osalta vahinkohistoriatietojen huomioiminen olisi epätarkoituksenmukaista. (HE 123/2015.)

Uuden lain myötä vahinkohistoriatietojen siirtymisestä ajoneuvosta toiseen ei enää säädetä. Tämä tarkoittaa samalla sitä, että vahinkohistoriatiedot muuttuvat vakuutuksenottajakohtaiseksi 1.1.2017 alkaen, jolloin niitä ei voi siirtää toiselle henkilölle; esimerkiksi puolisolle tai puolisoon rinnastettavalle henkilölle. Nykykäytännön mukaisesti bonus voidaan siirtää puolisolle, kunhan luovutus tapahtuu kirjallisesti. Muutos voidaan nähdä historiallisessa katsannossa jatkumona vuoden 2002 bonusasetukselle, jossa rajoitettiin vahinkohistoriatietojen siirtämistä perheenjäseneltä toiselle. Vaikka vahinkohistoria olisikin direktiiviin ja ehdotettuun vahinkohistoriasta määräävään lakipykälään perustuen vakuutuksenottajakohtainen, uusi laki ei kuitenkaan estä vakuutusyhtiötä huomioimasta ajoneuvon vakuutusmaksua määritellessään puolison omistaman tai hänen hallinnassaan ollen

ajoneuvon vahinkohistoriaa, jos molemmat ovat käyttäneet ajoneuvoa tai sitä, että ajoneuvoa käyttää myös tai pääasiassa vakuutuksenottajan puoliso. Miten tämä mahdollisuus hyödyntää puolison vahinkohistoriaa uuden ajoneuvon hinnoittelussa käytännössä tapahtuisi, ei käy hallituksen esityksen perusteluista ilmi. Epäselvää on, miten vakuutusyhtiöt tulevat tämän järjestelyn käytännössä toteuttamaan.

Vahinkohistoriatietojen siirtämisestä toiseen vakuutusyhtiöön säädetään myös uudessa laissa. Yksittäiseen ajoneuvoon liittyvä vahinkohistoriatieto on yksi niistä tekijöistä, joilla voidaan arvioida kyseiseen vakuutuksenottajaan ja ajoneuvoon liittyvää liikennevahinkoriskiä. Koska liikennevakuutus on kytketty ajoneuvoon eikä siihen, kuka ajoneuvoa kuljettaa, vahinkohistoriatieto kuvaa kyseiseen ajoneuvoon liittyvää vahinkoriskiä vain osittain. Tämän vuoksi laissa ei ole tarkoituksenmukaista säätää vahinkohistoriatietojen siirtymisestä ajoneuvoista toiseen eikä rajoittaa vahinkohistorian huomioimista ja siten vakuutusyhtiöiden mahdollisuutta hinnoitella vakuutus tarkoituksenmukaisella tavalla. Kun vakuutuksenottaja siirtää ajoneuvon liikennevakuutuksen toiseen vakuutusyhtiöön tai ottaa vakuutuksen uudelle käytöltään ja laadultaan samanlaiselle ajoneuvolle, vakuutusyhtiön, jossa vakuutus päättyy, olisi vakuutuksenottajan pyynnöstä toimitettava vahinkohistoriatiedot vastaanottavalle vakuutusyhtiölle viipymättä, kuitenkin viimeistään 15 päivän kuluessa siitä, kun vastaanottava vakuutusyhtiö on pyytänyt tietoja. (HE 123/2015.)

Säännöksen tarkoituksena on parantaa vakuutusyhtiöiden asiakaspalvelua, kun vakuutushistoriatiedot siirtyisivät vakuutuksenottajan pyynnöstä suoraan vakuutusyhtiöstä toiseen eikä hänen siten tarvitse toimittaa tietoja itse (HE 123/2015). Käytännössä tietojenvaihto tapahtuu yhtiöiden keskinäisen tietojärjestelmän välityksellä jo nykyisellään, jolloin vakuutuksenottajan tarvitsee ilmoittaa ainoastaan siirrettävän ajoneuvon rekisteritunnus, josta bonus halutaan siirtää. Säännös ei kuitenkaan estä sitä, että vakuutuksenottaja, tai vakuutusyhtiö vakuutuksenottajan pyynnöstä toimittaa toiselle vakuutusyhtiölle historiatietoja muistakin kuin käytöltään ja laadultaan samanlaisista ajoneuvoista, eikä jäljempänä ehdotettu sääntely estä näiden tietojen käyttöä vakuutuksenottajan muiden ajoneuvojen hinnoittelussa. (HE 123/2016.) Käytännössä vakuutuksenottajan pyytäessä vakuutustarjousta, vakuutuksenottaja useimmiten valtuuttaa yhtiön pyytämään vahinkohistoriatiedot toisesta

yhtiöstä tarjouksen tekemistä varten. Säännös velvoittaa siten tiettyjen tietojen siirtämiseen, mutta ei rajoita tiedonsiirtoa pykälässä tarkoitettua laajemmin.

Lakiesitykseen sisältyy lisäksi edelleen vakuutusyhtiön velvollisuus pystyä tarvittaessa osoittamaan Finanssivalvonnalle vahinkohistorian vaikutus maksuun. Finanssivalvonnasta annetun lain 18 §:n 1 momentin mukaan valvottavan vakuutusyhtiön on salassapitosäännösten estämättä ilman aiheetonta viivytystä toimitettava Finanssivalvonnalle sen pyytämät tiedot ja selvitykset, jotka ovat tarpeen Finanssivalvonnalle laissa säädetyn tehtävän hoitamiseksi. Sama koskee jo nykyisin bonusasetuksen 7 §:n säännöstä, jonka mukaan vakuutusyhtiön on Finanssivalvonnan pyynnöstä osoitettava sille vakuutusmaksujen riskivastaavuus. (HE 123/2015)

6.2 Keskustelua bonusjärjestelmän kehittämisestä

Hallituksen esityksen ollessa lausuntokierroksella keskustelu bonusjärjestelmän kehittymisestä kävi vilkkaana. Yhteisessä liikenne- ja viestintävaliokunnalle antamassaan lausunnossa sekä Finanssialan Keskusliitto (FK) että Liikennevakuutuskeskus (LVK) kannattivat liikennevakuutuslain kokonaisuudistusta. Ehdotus oli heidän mielestään valmisteltu hyvin ja eri sidosryhmiä oli kuultu laaja-alaisesti. Laki keräsi kiitosta muun muassa selkeään rakenteen ja johdonmukaisuuden osalta, vahingonkärsineiden oikeuksia parannetaan korvauskäsittelyyn tehtävillä muutoksilla sekä tukemalla erinomaisesti myös automatisoitujen ajoneuvojen kehitystä. Finanssialan Keskusliittoon kuuluvien jäsenten (Suomessa toimivat vahinkovakuutusyhtiöt) mielestä vakuutusyhtiöiden kilpailumahdollisuuksia parantaminen mahdollistamalla ajoneuvojen vahinkohistorian käyttäminen nykyistä monipuolisemmin hinnoittelun pohjana oli tervetullutta. (www.eduskunta.fi 2016b.) OP piti omassa lausunnossaan liikennevakuutuslain kokonaisuudistusta tarpeellisenä ja kannatettavana. OP ei omassa lausunnossaan ottanut tarkemmin kantaa vahinkohistoriatietojen muutokseen. (www.eduskunta.fi 2016c.)

Finanssialan Keskusliitto oli ottanut kantaa vahinkohistoriatietojen säilyttämiseen jo aikaisemmassa lausunnossaan 15.2.2015. FK kannatti ministeriön tavoitteita vapauttaa liikennevakuutuksen hinnoittelumekanismeja kilpailun lisäämiseksi. Liikennevakuutuksen

hinnoitteluun vaikuttavaa ominaispiirrettä, riskivastaavan hinnoittelun vaatimusta, FK piti erityisen kannatettavana ja laissa säilytettävänä. Myös vahinkohistoriatietojen välittämistä toisiin yhtiöihin koskevaa säännöstö kannatettiin säilytettävänä. Nykyisen vahinkohistoriatietojen välittämistä koskeva järjestelmä todettiin FK:n puolesta kustannustehokkaaksi ja riskivastaavaa hinnoittelua edistäväksi. (<http://spotidoc.com>)

Myös muita useita edunvalvontajärjestöjä kuultiin ehdotuksen sisällöstä. Autoliiton, joka valvoo autoilijoiden etua ja edistää toimillaan sujuvaa ja turvallista liikkumista Suomessa, näkökanta oli, että vakuutusmaksujen perusteista tulisi säätää samalla tavalla kaikkien vakuutuksenottajien osalta. Autoliitto toi myös esille näkemyksensä, että yritykset saavat liikennevakuutuksensa edullisemmin kuin yksityishenkilöt. Autoliiton mukaan yksityistalouksien liikennevakuutuksiin sovellettava bonusjärjestelmä haittaa kilpailua, kun yhtiöt vaihtavat tietoa asiakkaista ja hinnoittelevat vakuutukset samoilla perusteilla. Esitetty malli Autoliiton mukaan suojelee vakuutusyhtiöitä kilpailulta, sillä se ei velvoita yhtiöitä muuttamaan nykyistä bonusjärjestelmää. Autoliiton mukaan Ruotsissa yhtiöiden yhteisestä bonusjärjestelmästä on luovuttu kaikkien vakuutuksenottajien osalta 15 vuotta sitten, mikä on lisännyt kilpailua selvästi. Autoliitto katsoo, että bonusjärjestelmällä mahdollistetaan vakuutusyhtiöiden välinen tiedonvaihto asiakkaiden vahingoksi tavalla, joka ei ole mahdollista ja laillista vapaassa kilpailuympäristössä markkinoiduissa vapaaehtoisissa kaskovakuutuksessa. (www.eduskunta.fi 2016d.) Autoliiton kannanotto oli monelta osin yleisnäkemyksen vastainen.

Linja-autoliitto otti myös vakuutusmaksujen hinnoitteluun. Linja-autoliiton mukaan liikennevakuutuslain mukaisessa hinnoittelussa tulee olla mahdollisuus ottaa vakuutuksen hinnoittelussa huomioon ajoneuvo- ja yritysکوhtainen vahinkohistoria siltä osin kuin kyse on vakuutuksenottajan omasta myötävaikutuksesta ja tuottamuksesta vahinkohistorian osalta. Lausunnossa liitto myös totesi, että käänteisesti vakuutusmaksun hinnoittelussa ei tule sallia ns. ankan vastuun kohdentamista yksittäiseen vakuutuksenottajaan. Lainsäädännön kautta tulee varmistua, että vahinkovakuutusyhtiöiden välille muodostuu merkitykselliset ja toimivat markkinat vakuutustuotteiden tarjonnassa ja hinnoittelussa. (www.eduskunta.fi 2016e.)

Pääsääntöisesti vaatimus vahinkohistorian sisällyttämisestä myös uudessa liikennevakuutuslaissa sai kuitenkin kannatusta. Valiokunnalle antamassaan lisälausunnossa Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannatti mallia, jossa hinnoittelua ja alennusjärjestelmää avataan kilpailulle mahdollisimman paljon. Myös vaihtoehtoista mallia, jossa hinnoittelu vapautettaisiin siinä määrin, että vahinkohistoriaa ei joka tilanteessa olisi huomioitava vakiintuneella tavalla, vaan esimerkiksi uuden vahinkohistoriattoman asiakkaan lähtötilanne voisi olla ainakin periaatteellisella tasolla täysimääräinen alennus, Kilpailu- ja kuluttajavirasto piti kannatettavana. (www.eduskunta.fi 2016c.)

Kuluttajaliitto piti jo aiemmin antamassaan lausunnossa bonusjärjestelmää sinällään toimivana. Sen todettiin tukevan liikenneturvallisuutta alentamalla vahinkoja aiheuttamattomien vakuutusmaksuja ja vastaavasti korottomalla vahinkoja aiheuttavien vakuutusmaksuja Kuluttajaliitto myös korosti yhtiöiden bonusjärjestelmien olevan varsin samanlaiset, vaikka esteitä tuotekehittelylle ei ole ollutkaan. Tämä on merkinnyt sitä, että kuluttajan kannalta todellista kilpailua on ollut vähän eikä ulkomaisia yhtiöitä ole käytännössä tullut Suomen markkinoille lainkaan. Selkeänä parannuksena nykytilanteeseen verrattuna pidettiin tilannetta, jossa vahinkohistoria olisi henkilö- tai perhekohtainen, kun se nykyisin on käytännössä sidottu vain yhteen ajoneuvoon. Kuluttajaliitto myös korosti ns. kakkosauton ongelmaa, jolloin on lähdetty liikkeelle 0 % bonuksesta. Vastaavasti työsuhdeautolla 15 vuotta ajanut, joka luopuu työnantajan autosta ja hankkii oman auton, joutuu lähtemään 0 % bonuksesta aivan kuin perheen juniori. Nykyisten säännösten mukaan liikennetulos riski tällaisissa tapauksissa on samanlainen, eikä todellisesta riskiajattelusta voida puhua. (www.kuluttajaliitto.fi 2016.)

Kuluttajaliiton mielestä bonus on hyväksyttävä tapa alentaa maksettavaa rahamäärää, mutta sen sijaan alennuksia ei pitäisi antaa yhtiön taulustomaksusta, sillä se asettaisi kuluttajat eriarvoiseen asemaan ja vääristäisi kilpailua – sama maksu samanlaisesta riskistä tulisi olla Kuluttajaliiton mukaan kantava periaate. Myöskään keskittämisalennuksia tai maksujen kytkemistä yhtiön muihin vakuutuksiin tai finanssipalveluihin ei tulisi sallia. Vakuutusmaksujen tulee vastata todellista liikennevakuutusriskiä ja keskimääräisiä hallinnon ja korvausten kuluja. Keinotekoisen korkeaa hintaa, josta voi antaa korkeita alennusprosentteja, ei tulisi Kuluttajaliiton mielestä hyväksyä. (www.kuluttajaliitto.fi 2016.) Lausunto keskittämisalennuksista oli erityisen ajankohtainen ja mielenkiintoinen sillä, If

Vahinkovakuutusyhtiö väitti loppuvuodesta 2015 OP Ryhmän syyllistyneen määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön. If teki asiasta Kilpailu- ja kuluttajavirastolle toimenpidepyynnön, ja asian käsittely vielä kesken. Ifin mukaan OP olisi määräävässä markkina-asemassa vähittäispankkipalveluissa ja syyllistynyt määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön sitomalla toisiinsa vähittäispankkipalvelut ja vahinkovakuutuspalvelut sekä tarjoamalla vahinkovakuutustuotteita alle tuotantokustannusten. (www.yle.fi 2016c.) Juuri markkinajohtaja OP Vakuutuksella keskittämisalennukset ovat olleet merkittävä kilpailuetu.

Suomen Motoristit ry otti myös kantaan liikenne- ja viestintävaliokunnalle antamassaan asiantuntijalausunnossa vahinkohistoriatietojen käsittelyyn. Lausunnossa todettiin moottoripyörien liikennevakuutusten olevan Suomen ajokauden lyhyiden huomioon ottaen kalliita ja Suomen Motoristit ry näkee vakuutusyhtiöiden välisen kilpailun tärkeimpänä seikkana, joka vaikuttaa vakuutusten hintoihin. Siitä huolimatta, että bonusasetus esityksen mukaisesti purettaisiin, esityksen perustelut edelleen useassa kohdassa viittaavat bonusjärjestelmään ja sen säilyttämiseen. Käytännössä nämä toimivat vakuutusyhtiöitä ohjaavana ja kehitystä rajoittavana. Suomen Motoristit ry piti esityksen viittauksia bonusjärjestelmään kaavamaisina ja kilpailua rajoittavina. Suomen Motoristit ry kannatti esityksen mukaista bonusasetuksen purkamista ja vakuutusten kaavamaisten hinnoittelumekanismien, bonusjärjestelmä, poistoa. Suomen Motoristit ry kannatti myös esityksen mukaista järjestelmää, jossa vahinkohistoriatietojen siirtymisestä ajoneuvosta toiseen ei enää säädettäisi, vaan vahinkohistoriatiedot muuttuisivat vakuutuksenottajakohtaiseksi. Lausunnossa todettiin monilla motoristeilla olevan useita moottoripyöriä ja esityksen mahdollistama "ykköspyörän" vahinkohistorian huomioiminen muiden moottoripyörien vakuutusten hinnoittelussa olisi tervetullut uudistus. Suomen Motoristit ry:n mielestä vakuutusten hinnoittelussa tulisi huomioida ajoneuvoikohtaisen vahinkohistorian sijasta vakuutuksenottajan henkilökohtainen vahinkohistoria. (www.eduskunta.fi 2016f.)

Suomen Motoristit ry oli huolissaan myös siitä, että vakuutuksenottajista kilpailevat käytännössä vain kotimaiset vakuutusyhtiöt. Ulkomaisten vakuutusyhtiöiden olematon, alle 0,5 prosentin markkinaosuus kertoo siitä, että Suomen markkinoille on vaikea tulla. Esityksen ei todettu sisältävän mitään muutoksia kilpailun lisäämiseksi ja ulkomaisten vakuutusyhtiöiden markkinoille tulon helpottamiseksi. Moottoripyöräharrastajien kannalta moottoripyörien

liikennevakuutusten kustannusvastaavuus ja vakuutusliiketoiminnan läpinäkyvyys on tärkeää. Finanssivalvonnan edeltäjä Vakuutusvalvonta on viimeksi vuodelta 2004 julkaissut moottoripyörien liikennevakuutusten tietoja, mm. yhdistetyt kulusuhteet, joista voidaan päätellä vakuutustoiminnan kannattavuutta. Tämän jälkeen ajoneuvoluokkakohtaisia tietoja ei ole julkaistu, mikä ei palvele vakuutustoiminnan läpinäkyvyyden tavoitteita. Suomen Motoristit ry:n mielestä moottoripyörien liikennevakuutusten hintojen on vastattava niiden kustannuksia, joten on oleellista ja tärkeää, jotta Finanssivalvonta saa ja julkaisee tiedot, joiden perusteella voidaan arvioida ajoneuvoluokkakohtaisten, erityisesti moottoripyörien liikennevakuutusten kannattavuutta. Finanssivalvontaa tulisi siten velvoittaa julkaisemaan ajoneuvoluokkakohtaiset vakuutustoiminnan tiedot. (www.eduskunta.fi 2016f.)

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliiton lakimies Vesa Malila otti myös lausunnossa kantaa vahinkohistorian muutosehdotuksiin. Eesityksen mukaisesti velvollisuus vahinkohistorian huomioimisesta ei koske vakuutuksia, joissa vakuutuksenottajalla on yritys- ja yhteisötietolaissa tarkoitettu yritys- ja yhteisötunnus. Malilan käsityksen mukaan vahinkohistorian huomioimista tarkoittava selväsanainen velvoite laissa olisi myös elinkeinonharjoittajien omistamien ajoneuvojen kohdalla oikeansuuntainen muutos. Ajoneuvojen käyttötapojen ei todettu pienyrityksissä erovan vahinkoriskin suhteen juurikaan yksityiskäytössä olevista ajoneuvoista. (www.eduskunta.fi 2016g.)

6.3 Vaihtoehtoisia malleja uusiksi bonusjärjestelmiksi

Seuraavaksi on esitetty uuden lain mahdollistamat viisi vaihtoehtoista mallia, joita vakuutusyhtiöt voisivat halutessaan käyttää uudistaessaan bonusjärjestelmiä, hinnoitellessaan vakuutuksia sekä tietenkin houkutellakseen uusia asiakkaita. Vaihtoehtoisten mallien analysoinnissa on hyödynnetty lakiesityksen 123/2015 perusteluita sekä nykyisiä järjestelmiä.

Vaihtoehto 1: Nykyinen malli

Vakuutuksenottajan aiempi vakuutus- ja vahinkohistoria huomioidaan saman vakuutuksenottajan laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksussa. Tämä malli vastaa nykytilaa, jossa liikennevakuutuksen bonus on ajoneuvokohtainen. Niin sanotussa perinteisessä mallissa, jossa vakuutuksenottajan ajoneuvon vahinkohistoriaa käytetään toisen

laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon hinnoitteluun, mutta tämä ajoneuvo, jolla ei enää ole vahinkohistoriaa jää edelleen vakuutuksenottajan omistukseen tai hallintaan, on se hinnoiteltava kuin ajoneuvo, jolla ei ole vahinkohistoriaa.

Vaihtoehto 2: Yhdistelmämalli

Maksuperusteista säädetyn lakipykälän mukaan voidaan lisäksi määritellä, että vakuutuksenottajan muidenkin ajoneuvojen vahinkohistoriatiedot vaikuttavat ajoneuvon vakuutusmaksuun tai että vakuutuksenottajan yhden ajoneuvon vahinkohistoriatietojen perusteella hinnoitellaan useampi ajoneuvo. Yhtiö voisi esimerkiksi käyttää yhden henkilöauton vahinkohistoriaa saman omistajan tai haltijan kahden henkilöauton vakuutuksen hinnoitteluun tai kahden henkilöauton vahinkohistoriaa saman omistajan tai haltijan yhden henkilöauton vakuutuksen hinnoitteluun. Täten, jos esimerkiksi yhden ajoneuvon omaava vakuutuksenottaja hankkii toisen ajoneuvon, voidaan maksuperusteet laatia siten, että vakuutuksenottajan jo vakuuttaman ajoneuvon vahinkohistoria vaikuttaa toisen ajoneuvon lähtöbonukseen, vaikka ajoneuvot kerryttäisivät tästä eteenpäin vahinkohistoriaa erikseen. Vastaavasti, jos vakuutuksenottaja siirtyy kahden ajoneuvon käytöstä yhden ajoneuvon käyttöön, voidaan ajoneuvojen vahinkohistoriat yhdistää. Yhdistelmämalli poistaisi nykyisen ns. kakkosauton hinnoittelun ongelman.

Vaihtoehto 3: Ryhmämalli

Hallituksen esityksen perusteluiden mukaan on myös mahdollista, että yksityishenkilön ajoneuvoja käsitellään ryhmänä, kuten yritysvarakuutuspuolella on ollut mahdollista tehdä. Jos yhtiö käyttää tällaisia hinnoittelumahdollisuuksia, on maksuperusteissa esitettävä menettelyt sellaista tilannetta varten, että siirrytään käyttämään yhden ajoneuvon vahinkohistoriaa useamman ajoneuvon vakuutusmaksun hinnoittelussa tai siirrytään käyttämään usean ajoneuvon vahinkohistoriaa yhden ajoneuvon vakuutusmaksun hinnoittelussa tai että ajoneuvoista muodostetaan ryhmä tai ryhmässä vakuutetulle ajoneuvolle halutaankin ottaa ajoneuvokohtainen vakuutus. Asiakkaille bonusten mahdollinen yhdistäminen tähän asti on ollut jossain määrin epäselvää.

Vaihtoehto 4: Vahinkohistoria jätetään huomioimatta

Vahinkohistoriatietoja koskevassa lakipykälässä todetaan, että vahinkohistorian vaikutus vakuutusmaksuun voitaisiin jättää huomioimatta vain erityisestä syystä. Erityisellä syyllä tarkoitettaisiin sellaista seikkaa, jonka vuoksi vahingon vaikutusta vakuutusmaksuun voidaan pitää objektiivisesti perusteltuna. Vakiintuneena käytäntöä on ollut, että liikennevahinko ei vaikuta vakuutusmaksua korottavasti, jos vakuutuksenottaja suorittaa ehdoissa määritellyssä ajassa vakuutusyhtiölle vahingosta maksettavaa korvausta vastaavan rahamäärän. Kysymyksessä on tosiasiallisesti ollut vakuutuksenottajalle tarjottavasta vaihtoehdosta valita yleensä useammalle vuodelle jaksottuvan vakuutusmaksun korotuksen sijaan mahdollisuus maksaa vahingosta maksettavaa korvausta vastaava määrä kertasuorituksena vakuutusyhtiölle, jolloin vahingon taloudellinen merkitys on ollut käytännössä pienempi. Käytännön lainmukaisuus on ollut Hallituksen esityksen 123/2015 perusteluiden mukaan jossain määrin epäselvä. Vakiintunutta käytäntöä ei ole kuitenkaan tarvetta rajoittaa lainsäädännöllä rajoittaa. Korotus voidaan jättää tekemättä myös esimerkiksi silloin, kun vahinko on aiheutettu käytettäessä vakuutuksenottajalta anastettua ajoneuvoa. Sama koskee vahinkoa, joka ei ole aiheutunut ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan tuottamuksesta tai ajoneuvon puutteellisesta kunnosta. Tällainen tilanne syntyy muun muassa silloin, kun ajoneuvon vakuutuksesta korvataan pyöräilijälle liikenneonnettomuudessa aiheutunut vahinko, eikä ajoneuvon puolella ole tuottamusta. Vahinkohistoria voidaan kyseisen vahingon osalta jättää huomiotta myös silloin, kun vahinko on korvattu ajoneuvon aikaisemman omistajan tai haltijan vakuutuksesta. Tämä ehto on myös tavallisesti kirjattu vakuutusyhtiön liikennevakuutusehtoihin.

Vaihtoehto 5: Bonukseton kuljettaja

On myös usein tilanteita, jossa kaikille ajoneuvoille ei ole kertynyt tai siirrettävissä vahinkohistoriaa. Tällainen tilanne on usein vakuutuksenottajan ensimmäisen liikennevakuutuksen kohdalla. Maksuperusteista tulee käydä ilmi se, miten hinnoitellaan vakuutus, jolla ei ole vielä lainkaan vahinkohistoriaa. Jos ajoneuvolle ei ole olemassa vahinkohistoriaa, vakuutusmaksu tulisi lähtökohtaisesti olla korkeampi kuin sellaisen samassa tilanteessa olevan vakuutuksenottajan vakuutuksen vakuutusmaksu, jonka ajoneuvolle vahinkohistoriatietoa on kertynyt, mutta vahinkoja ei ole sattunut. Vahinkohistoriattomat vakuutukset sijoitetaan vakuutusyhtiöiden bonusluokkataulukossa tavallisesti alemmaksi kuin ne, joille vahinkoja ei ole sattunut. Liikennevakuutuslain mukaan ei ole kuitenkaan mitään

estettä sille, että muut tariffitekiäjät otetaan huomioon arvioitaessa vahinkohistoriattoman vakuutuksen lähtötilannetta. Esimerkiksi pitkän ajokokemuksen omaavalle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle vakuutus voidaan antaa alemmalla maksulla antamalla hänen vakuutukseensa korkeampi lähtöbonus kuin vakuutuksenottajalle, jolla ei ole ajokokemusta, vaikka kummassakaan tapauksessa ei vahinkohistoriaa olisi. Yhtiön on tällöinkin noudatettava vakuutusmaksun laskuperusteista säädettyjä periaatteita ja kohdeltava kaikkia samassa tilanteessa olevia vakuutuksenottajia yhdenmukaisesti.

6.4 Muita kehityssuuntia ja vaihtoehtoisia hinnoittelumalleja

Vakuutusyhtiöt etsivät tällä hetkellä myös muita keinoja liikenne- ja kaskovakuutusten hinnoitteluun, joten voi myös olla, että bonusjärjestelmien kehittäminen ei ole vakuutusyhtiöiden innovointityössä etusijalla, vaan vaihtoehtoisia hinnoittelumalleja etsitään muualta. Teknologian kehittyessä ja kuluttajatottumusten muuttuessa vakuutusyhtiöt ovat vähitellen tuomassa uudentyyppisiä vakuutusratkaisuja liikenne- ja autovakuutuksiin. Mallia on haettu muuan muassa länsinaapurista Ruotsista, missä kilometriperusteinen autovakuutus on ollut jo vuosia käytössä. (yle.fi 2016a).

POP Vakuutus on tuonut Suomen markkinoille uudentyyppisen ajokilometreihin perustuvan autovakuutuksen. Vakuutuksessa sekä liikenne- että kaskovakuutusmaksu määräytyvät ajettujen kilometrien mukaan. POP Vakuutuksen mukaan uusi tuote on suunnattu erityisesti vähän ajaville ja kotitalouksien kakkosautoille. Yhtiön mukaan ajokilometrit vaikuttavat vahinkojen todennäköisyyteen ja suurimmalla osalla kakkosautoista ajetaan vuodessa alle 15 000 kilometriä, jolloin vakuutusmaksuihin on mahdollista saada helpotusta. Kilometreihin perustuvalla vakuutuksella kuluttaja saattaa säästää jopa satoja euroja vuodessa, POP Vakuutus kertoo tiedotteessaan. (www.popvakuutus.fi 2016b.)

Vakuutusyhtiö Ifistä kerrotaan, että kilometripohjainen vakuutus on ollut käytössä asiakkaille viime vuodesta alkaen. Kilometripohjainen vakuutus koskee tällä hetkellä vain vapaaehtoista autovakuutusta. Ifin ajoneuvovakuutusjohtaja Mikko Pöyhönen sanoo, että tilastollista täyttä varmuutta ajokilometrien vaikutuksesta liikennet-riskiin ei ole. IF harkitsee tuotteen laajentamista myös pakolliseen liikennevakuutukseen, kun lisävarmuutta saadaan. Ifin mukaan

kaskossa alle 10 000 kilometrin ja yli 50 000 kilometrin hintaero on noin viisi prosenttia. (www.yle.fi 2016a.)

OP Vakuutuksesta todetaan myös, että todellisiin ajotapahtumiin perustuvat vakuutukset olisivat autoilijoiden kannalta nykyisiä oikeudenmukaisempia. Yhtenä merkittävimpänä syynä onnettomuuksissa on inhimillinen tekijä eli kuljettaja. Ajetut kilometrit on myös yksi merkittävä tekijä suhteessa vahinkoihin. Ajetut kilometrit eivät kuitenkaan suoraan kerro kuljettajan ajotavasta taikka muista vahinkoihin oleellisesti vaikuttavista tekijöistä, OP Vakuutuksesta kerrotaan. OP Vakuutus kertoo testaavansa yhdessä asiakkaidensa kanssa erilaisia vaihtoehtoja tarkoituksena tuoda uusia ja asiakkaiden yksilöllisiä tarpeita vastaavia tuotteita ajoneuvovakuuttamiseen. (www.yle.fi 2016a.)

LähiTapiolassa kilometripohjaisia vakuutuksia on myös mietitty ja visioitu erilaisia vaihtoehtoja tulevaisuutta varten. LähiTapiolan liikenneturvallisuuden päällikkö Markus Nieminen ei halua suoraan tyrmätä ajokilometreihin perustuvaa vakuutusmaksua, mutta tuotetta ei olla tuomassa ainakaan tänä vuonna olla markkinoille. Ajokäyttäytyminen ja ajosuorite ovat molemmat kiinnostavia vakuutusmaksun kannalta. Alhainen ajokilometrien määrä ei kuitenkaan aina ole turvallisuuden tae. Niemisen myös korostaa, että se, että ihminen ajaa hyvin vähän ei sinänsä vielä takaa riskittömyyttä, ja vakuutusyhtiö haluaa hinnoitella tuotteet aina riskin mukaisesti. Ensimmäisiä askelia älykkääseen liikennevakuuttamiseen on kuitenkin jo otettu. LähiTapiola kertoo suosittelevansa asiakkailleen älypuhelinsovellusta, jolla autoilija pystyy itse mittaamaan ajamisen turvallisuutta. Näin saadaan paremmin tietoa ajotavasta ja liikennekäyttäytymisestä. Sovellus mittaa automaattisesti ajomatkoja, pisteyttää jarrutuksia, kiihdytyksiä, ajonopeuksia ja kilometrejä. Vakuutusmaksujen perusteena niitä ei vielä kuitenkaan käytetä. (www.yle.fi 2016a.)

7 YHTEENVETO

Tutkielman tarkoituksena oli vertailla Suomessa toimivien vakuutusyhtiöiden liikenne- ja autovakuutuksen bonusjärjestelmiä pääpainon ollessa liikennevakuutuksen bonusjärjestelmissä. Tutkielman toisessa kappaleessa käytiin läpi liikennevakuutuksen sisältöä sekä liikennevakuutusmarkkinoiden rakennetta Suomessa. Kolmannessa kappaleessa esitettiin, mitä erityispiirteitä lakisääteisyys tarkoittaa vapaaehtoiisiin vahinkovakuutuksiin verrattuna. Neljännessä kappaleessa syvennettiin bonusjärjestelmän akateemiseen viitekehykseen sekä bonusjärjestelmän kehittymiseen Suomessa historiallisessa perspektiivissä. Tutkimuksen empiriaosuudessa 5. ja 6. kappaleessa vertailtiin yhtiöiden tämän hetkisiä bonusjärjestelmiä sekä analysoitiin liikennevakuutuksen kokonaisuudistuksesta käytyä keskustelua vahinkohistorian osalta sekä esitettiin vaihtoehtoisia malleja bonusjärjestelmille hallituksen esityksen 123/2015 ja lainvoiman saaneen liikennevakuutuksen 17.6.2016/460 pohjalta. Tämän kappaleen alaluvuissa käydään läpi tutkimusongelmiin saadut vastaukset ja annetaan jatkotutkimusehdotuksia.

7.1 Nykyiset bonusjärjestelmät

Suomessa toimivien vakuutusyhtiöiden bonusjärjestelmiä vertailtaessa voitiin niiden todeta olevan varsin samankaltaiset ja jossain määrin kilpailua rajoittavia ainakin vakuutuksenottajan näkökulmasta. Keskeisenä vaikuttimena samankaltaisuudelle on nykyisen bonusasetuksen varsin ahdas ohjeistus. Pientä edistymistä liikennevakuutuksen bonusjärjestelmien kehittämisessä on kuitenkin viime vuosina tapahtunut. Osa yhtiöistä on alkanut palkita pitkän vahingottoman ajohistorian omaavia vakuutuksenottajiaan yhä korkeammilla liikennebonuksilla, ja pyrkinyt samalla sitouttamaan asiakkaitaan yhtiöön entistä vahvemmin. Myös bonusturvia on kehitelty ensimmäisen sattuvan vahingon varalta ajotaitonsa ja turvallisen liikennekäyttäytymisen todistaneille. Kenties aktiivisin toimija on ollut digivakuutusyhtiö POP Vakuutus, joka on nostanut markkinointinsa keihäänkärjeksi markkinoiden korkeimman liikennevakuutusbonuksen. Alan uutena tulijana se on pyrkinyt särkeämään vanhoja käytäntöjä ja monipuolistanut ajoneuvovakuuttamista muun muassa kilometripohjaisen vakuuttamisen saralla. Moni perinteisistä vakuutusyhtiöistä on säilyttänyt bonusjärjestelmänsä pitkälti muuttumattomana jopa vuodesta 1991 lähtien, jolloin bonusasetukseen tehtiin lakisääteisiä muutoksia.

Vakuutusyhtiöiden muutos on siis verraten hidasta. Syitä innovaatioiden puuttumiseen on varmasti monia: osaltaan nykyinen bonusjärjestelmä on todettu toimivaksi, toisaalta haasteena on ICT-järjestelmien päivittäminen nykymaailmaa ja digitalisaation haasteita vastaavaksi, koska vakuutusyhtiöiden CRM-tietokannat ovat valtavan laajoja. Ehkä myös asiakkaat ovat olleet liian sopeutuvaisia tilanteeseen, eivätkä ole riittävästi luoneet painetta yhtiöiden suuntaan. Yksi ongelma, kuten Suomen vakuutusmarkkinoita tarkastellessa saatettiin todeta, on vahva keskittyneisyys ja sen seurauksena kilpailun puute. Suomen markkinoilla ei esimerkiksi ole varteenotettavaa kansainvälistä toimijaa, joka olisi murtanut käytäntöjä.

Vahinkohistorian käyttö hinnoittelukriteerinä sekä bonusjärjestelmien samankaltaisuuden hyvä puoli on varsinkin yhtiöiden näkökulmasta se, että vahinkohistoria edistää riskiperusteista hinnoittelua ja bonusten siirtäminen yhtiöiden välillä on helppoa ja kustannustehokasta. Vakuutus- ja vahinkohistorian hyödyntäminen on yhtiöissä laajalti tunnustettu parempien vaihtoehtojen puuttuessa. Vakuutuksenottajien näkökulmasta bonusten siirtyminen yhtiöstä toiseen tapahtuu usein vaivattomasti, bonusprosentin pysyessä ennallaan tai käyttöpäivien riittäessä bonus nousee seuraavaan luokkaan yhtiötä vaihdettaessa. Ongelmia esiintyy puolestaan vakuutuksen siirtotilanteissa, jossa asiakkaalle on myönnetty lähtöbonuksia toisessa yhtiössä, bonusturvan ansiosta vahinko ei ole vaikuttanut bonukseen entisessä yhtiössä tai bonuksen nousulle vaaditut käyttöpäivät eroavat selkeästi yhtiöiden välillä. Käyttöpäivien osalta tilanne on kimurantti varsinkin moottoripyörien osalta. Esimerkiksi LähiTapiolassa yli 140 käyttöpäivää vakuutuskauden aikana nostaa bonusta 10 prosenttia, mutta siirrettäessä vakuutus esimerkiksi OP Vakuutukseen, jossa bonus nousee 5 prosenttia 120 käyttöpäivällä, ero bonuksessa saattaa olla useita kymmeniä prosentteja, koska kukin yhtiö myöntää bonuksen vakuutus- ja vahinkohistorian perusteella aina oman bonusluokkataulukonsa ja ehtojensa mukaisesti. Ero vakuutusmaksuissa saattaa tällaisissa tapauksissa olla satoja euroja.

Yhteenvetona kaskovakuutusten bonusjärjestelmien vertailusta voidaan todeta, että yhtiöt noudattavat varsin yhdenmukaisia käytäntöjä ja kilpailu on ainakin bonusjärjestelmien osalta vaatimatonta. Yhtiöt myöntävät uusille asiakkaille usein täyden bonuksen kaskovakuutukseen, joten varsinaisesti vahinkohistoriaan pohjautuvasta hinnoittelumallista on vaikea puhua. Yhtiöiden käytäntö on johtanut jossain määrin koko bonusjärjestelmän rapautumiseen vahingonkär sineiden vaihtaessa hanakasti yhtiötä vahingon satuttua. Kaskovakuutukset ovat luonteeltaan hyvin erilaisia lakisääteiseen liikennevakuutukseen verrattuna, joten kilpailua

käydäänkin yhtiöiden välillä voimakkaammin erilaisin vakuutusehdoin, alennuksin ja kampanjaeduin sekä keskittämisetuja hyödyntämällä. Nykyisellään voimassa olevien käytäntöjen mukaan liikennevakuutus ja kaskovakuutus tulee ottaa samasta yhtiöstä, joten asiakkaan tulee ensisijaisesti kilpailuttaa liikennevakuutuksen ja kaskovakuutuksen yhdistelmä hintavertailun pohjaksi. Hintavertailua vaikeuttaa se, että yhtiöt korvaavat kaskovahinkoja omien ehtojensa mukaisesti, jolloin täysin identtinen vertailu turvien osalta on ollut hankalaa.

7.2 Lakiuudistuksen vaikutukset

Liikennevakuutuslain uudistuksen vaikutuksia voidaan arvioida tällä hetkellä oikeastaan vain siitä käydyn keskustelun pohjalta. Henkilökohtaisen vahinkohistorian käyttöönoton kannatus on ollut monien eri osapuolien tasolta vahvaa, mikä käy ilmi lakiesityksen lausuntokierroksen materiaalista. Keskustelussa yhtenäisenä linjana oli vaatimus riskiperusteisen hinnoittelun säilyttämisestä, ja tähän vakuutus- ja vahinkohistorian säilyttäminen myös uudessa liikennevakuutuslaissa tähtää. Hallituksen esityksen perusteluissa vahinkohistorian hyväksikäyttöä on tarkasteltu monesta eri näkökulmasta, mutta vertailupohjaa esimerkiksi muista Euroopan maista on vaikea löytää. Muissa Euroopan maissa bonusjärjestelmät eroavat osittain lakisääteisyyden osalta, mutta toisaalta ovat rakenteeltaan Suomen järjestelmän kannalta vastaavan kaltaisia. Bonukset ovat tyypillisesti ajoneuvokohtaisia, eikä henkilökohtaisen vahinkohistorian käytöstä usean eri ajoneuvon hinnoittelussa löydy relevanttia tieteellistä tutkimusta.

Uuteen liikennevakuutuslakiin (17.6.2016/460) sisällytetyt muutokset vahinkohistoriatietojen hyödyntämisestä ja maksuperusteiden laadinnasta antavat vakuutusyhtiöille aiempaan suurempaa joustavuutta määrittää yksityistalouksien vakuutusten maksuja. Tämän voidaan arvioida lisäävän vakuutusyhtiöiden välistä kilpailua ja siten vaikuttavan pitkällä aikavälillä vakuutusmaksuihin alentavasti. Uusi liikennevakuutuslaki tarjoaa vakuutusyhtiöille erittäin joustavat mahdollisuudet hyödyntää vahinkohistoriaa vakuutusten hinnoittelussa, mikä mahdollistaisi nykyisten ongelmien poistamisen niin sanottujen kakkosautojen riskiperusteissa hinnoittelussa. Käytännössä kilpailumahdollisuuksien lisääntymisen arviointi on äärimmäisen vaikeaa. Viime kädessä bonusjärjestelmien kehitys on kiinni yhtiöiden innovointikyvystä ja –halusta sekä resursseista kehittää yhtiöiden ICT-järjestelmiä. Vahinkovakuutusyhtiöiden innovointi ollut perinteisesti heikkoa, ja muutoksia on toteutettu hitaasti (www.kpmg.com 2016). Suurin ongelma bonusjärjestelmien uudistamisessa ja innovoinnissa liittyy

todennäköisesti nykyisiin yhtiöissä käytössä oleviin tietojärjestelmiin. Vakuutusyhtiöiden tietojärjestelmät ovat kooltaan valtavia ja niiden uudistaminen on siten työlästä ja hidasta. Vaikka laki uudistuu jo vuoden 2017 alussa, tietojärjestelmät eivät todennäköisesti ole sillä tasolla, että muutoksia pystyttäisiin nopeasti toteuttamaan. Nykyinen vakuutusyhtiöiden yhteinen vahinkotietojärjestelmä on mahdollistanut sen, että bonusten siirtäminen on ollut helppoa, kustannustehokasta ja riskivastaavaa hinnoittelua edistävää. Tietojärjestelmien koordinoimaton uudistaminen yhtiöiden välillä saattaisi merkitä pahimmillaan vakuutusyhtiöille käsittelykustannusten kasvua, mikä samalla johtaisi korotuspaineisiin vakuutusmaksuissa.

Vakuutuksenottajien näkökulmasta uudistusta voi pitää kohtuullisen hyvänä ja oikeudenmukaisena. Nykyisessä järjestelmässä vakuutuksenottajalla saattaa olla jopa 20 vuoden vahingoton vakuutus- ja vahinkohistoria taustalla, mutta hankkiessaan toisen auton vanhan rinnalle liikennevakuutuksen bonus lähtee liikkeelle nolasta. Uuden lain myötä tällaisesta epäoikeudenmukaisuudesta on mahdollista päästä eroon. Toisaalta uusissa monimuotoisissa bonusjärjestelmissä asiakkaalta saatetaan vaatia syvempää ymmärrystä, mistä ja miten bonus muodostuu. Silloin uhkana voi olla ymmärretäänkö erilaiset hinnoittelumallit asiakkaiden keskuudessa riittävän selkeästi. Jo nykyinen käytäntö, jossa asiakkaalle on myönnetty toisessa yhtiössä 20 prosentin lähtöbonus, joka nollautuu vakuutusyhtiötä vaihdettaessa, on aiheuttanut asiakkaille negatiivia kokemuksia yhtiön vaihtotilanteessa. Vahinkohistorian siirron epääminen perheenjäsenten kesken saattaa puolestaan nostaa joidenkin vakuutuksenottajien vakuutusmaksuja, mikäli yhtiöt eivät kompensoi toiseen perheenjäsen kerryttämää bonusta esimerkiksi puolison hankkiessa auton omiin nimiinsä. Tähän asti bonuksia on siirrelty puolisojen välillä varsin aktiivisesti. Jatkossa myöskään vakuutuksenottajan kuollessa vahinkohistorian siirtäminen ei ole mahdollista leskelle, joka saattaa aiheuttaa ikäviä yllätyksiä, ja olla vastoin riskiperusteisen hinnoittelun systematiikkaa. Todellisuudessa kun leski on saattanut toimia pääsääntöisenä kuljettajana jo pitkään, mutta vakuutuksen säilyessä kuolinpesän nimissä. Riskiperusteinen hinnoittelu ei siten toteudu toivutusti, mikäli leski joutuu aloittamaan bonuksen kerryttämisen nolasta.

7.3 Lopuksi

Jatkotutkimuksen kannalta on mielenkiintoista nähdä, mihin suuntaan liikennevakuutuksen kehitys jatkuu seuraavien lähivuosien aikana ja ryhtyvätkö yritykset aiempaan väljemmän sääntelyn johdosta tarjoamaan monipuolisempia autovakuutustuotteita. Digitalisaatio mahdollistaa tulevana vuosina entistä yksityiskohtaisemman tiedon keräämisen ja analytiikan kehittyessä vakuutettujen ajokäyttäytymisestä on saatavissa yhä yksityiskohtaisempaa tietoa. On mahdollista, että bonusjärjestelmät ovat auttamattomasti vanhanaikaisia ja kuluttajakäyttäytyminen siirtyy esimerkiksi Pay As You Drive -suuntaan. Ainakaan seuraavan 5-10 vuoden aikajänteellä näin ei kuitenkaan todennäköisesti ole tapahtumassa. Finanssivalvonta julkaisee tämän vuoden marraskuussa neljän vuoden tauon jälkeen selvityksen liikennevakuutuksen kannattavuudesta, jolloin voidaan paremmin tarkastella millaisia paineita vakuutusmaksujen laskulle tai mahdolliselle nousulle on. (www.finanssivalvonta.fi 2016b).

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuvio 1. Tutkielman teoreettinen viitekehys

Kuvio 2. Vahinkovakuutuksen markkinaosuudet 2014

Kuvio 3. Vahinkovakuutuksen maksutulon jakauma 2014

Taulukko 4. Liikennevakuutusmarkkinoiden kehitys vuosina 2008 - 2013

Kuvio 5. Liikennevakuutusmaksun rakenne

Taulukko 6. Liikennevakuutuksen bonustaulukko, malliesimerkki yhtiö X

Taulukko 7. Moottoriajoneuvojen liikennevakuutuksen bonusjärjestelmät vertailussa

Taulukko 8. Moottoripyörien liikennevakuutuksen bonusjärjestelmät vertailussa

Taulukko 9. Kaskovakuutuksen bonustaulukko Suomessa

Taulukko 10. Bonusoikeudellisten kaskovakuutusten bonusjärjestelmät vertailussa

LÄHDELUETTELO

Kirjallisuus:

Denuit, Michel, Maréchal, Xavier, Pitrebois, Sandra and Walhin, Jean.-Francois. 2007. Efficiency and Bonus Hunger, in Actuarial Modelling of Claim Counts: Risk Classification, Credibility and Bonus-Malus Systems. Chichester, UK: John Wiley & Sons, Ltd.

Dionne, Georges. 2013. Handbook of Insurance. 2th Edition. New York: Springer.

Elomaa, Katri. 2008. Liikennevakuutuksen bonusjärjestelmän muuttuminen Suomessa vuosina 1925 – 2007. Tampere: Tampereen yliopisto. Oikeustieteiden laitos. Pro gradu –tutkielma.

Eskuri, Seppo, Jumppanen, Janne, Nio, Asko, Vihermaa, Kyösti. 2012. Liikennevakuutus. Helsinki: Finva.

Hirsjärvi, Sirkka, Remes, Pirkko ja Sajavaara, Paula. 1997. Tutki ja kirjoita. 15.–16. painos. Vantaa: Kirjayhtymä Oy. 2010.

Halme, Sini. 2014. Bonusjärjestelmien perusajatus ja yhteys hinnoitteluun. Helsingin yliopisto. Matematiikan ja tilastotieteenlaitos. Pro gradu –tutkielma.

Holmström, Bengt. 1979. Moral Hazard and Observability. The Bell Journal of Economics, vol 10, no. 1, s. 74-91.

Koskinen, Ilpo, Alasuutari, Pertti ja Peltonen, Tuomo. 2005. Laadulliset menetelmät kauppatieteissä. Jyväskylä: Gummerrus Kirjapaino Oy.

Lehtipuro, Katriina, Luukkonen, Irene, Mäntyniemi, Lea, Raulos, Ville, Santavirta, Pia. 2010. Vakuutuslainsäädäntö. 4.painos. Sastamala: Finva.

- Lemaire, Jean. 1998. Bonus-Malus-Systems. North American Acturial Journal. 2:1, 26-38.
- Loimaranta, Kari. 1972. Some asymptotic properties of bonus systems. ASTIN Bulletin 6, 233-245.
- Ludkovski, Michael & Young, Virginia R. 2010. Ex Post Moral Hazard and Bayesian Learning in Insurance. Journal of Risk and Insurance, 77: 829–856.
- Pitrebois, Sandra, Denuit, Michel and Walhin, Jean.-Francois. 2006. Multi-Event Bonus-Malus Scales. Journal of Risk and Insurance, 73: 517–528.
- Peura-Kapanen, Liisa, ja Järvinen, Raija. 2006. Kuluttajien käsityksiä riskeistä, niiden hallinnasta ja sähköisestä vakuuttamisesta. Kuluttajatutkimuskeskus. Saatavilla: https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152257/Kuluttajien_kasityksia_riskeista_niiden_hallinnasta_ja_sahkoisesta_vakuuttamisesta.pdf?sequence=1 (17.5.2016)
- Rantala, Jukka & Kivisaari, Esko. 2014. Vakuutusoppi: Helsinki: Finva.
- Ruohola, Mikko. 2013. Bonusnälkä. Helsinki: Helsingin yliopisto, Matemaattis-luonnontieteellinen tiedekunta. Pro gradu –tutkielma.
- Shavell, Steven. 1979. On Moral Hazard and Insurance. The Quarterly Journal of Economics.
- Walhin, Jean.-Francois. 2008. Bonus–Malus Systems. Encyclopedia of Quantitative Risk Analysis and Assessment. I. New York: John Wiley and Son Ltd.
- Zweifel, Peter & Eisen Roland. 2012. Insurance Economics. Berlin: Springer.

Oikeudelliset lähteet:

Hallituksen esitys Eduskunnalle liikennevakuutuslaiksi ja siihen eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 123/2015). Saatavilla: https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_123+2015.pdf (25.5.2016)

Liikennevakuutusasetus 17.7.1959/324

Liikennevakuutuslaki 26.6.1959/279

Liikennevakuutuslaki 17.6.2016/460

Sosiaali- ja terveysministeriön asetusliikennevakuutuslain mukaisten vakuutusten ja vahinkojen tilastoinnin perusteista sekä vakuutusmaksuihin sovellettavasta vahingottomien vuosien johdosta annettavien alennusten ja vahinkojen perusteella tehtävien korotusten järjestelmästä 512/2002.

Vakuutusopimuslaki 28.6.1994/543

Internet-sivut:

Autovakuutusasiantuntijat Ry

<http://www.autovakuutusasiantuntijat.fi/binary/file/-/id/14/fid/183/> (8.3.2016)

Eduskunta

<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2015-AK-11811.pdf#search=liikennevakuutuslain> (8.10.2015)

https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/mietinto/Sivut/LiVM_4+2016.aspx#SaadosOsa
(26.5.2016a)

Finanssialan Keskusliiton ja Liikennevakuutuskeskuksen lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle (26.4.2016b)

<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-40941.pdf#search=liikennevakuutuslaki>

OP Ryhmän lausunto liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksesta liikenne- ja viestintävaliokunnalle (26.4.2016c)

<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-42246.pdf#search=liikennevakuutuslaki>

Linja-autoliiton lausunto liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksesta liikenne- ja viestintävaliokunnalle (3.5.2016e)

<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-42661.pdf#search=liikennevakuutuslaki>

MTK Ry:n lausunto liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksesta liikenne- ja viestintävaliokunnalle (3.5.2016g)

<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-44128.pdf#search=vahinkohistoria>

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriön vakuutusosaston vastine liikenne- ja viestintävaliokunnalle valiokunnan saamista kirjallisista asiantuntijalausunnoista (26.4.2016d)

<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-47938.pdf#search=liikennevakuutuslaki>

Suomen Motoristit Ry:n lausunto liikennevakuutuslain kokonaisuudistuksesta liikenne- ja viestintävaliokunnalle (26.4.2016f)

<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2016-AK-42005.pdf#search=liikennevakuutuslaki>

Euroopan komissio:

http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-1012_fi.htm (12.12.2015a)

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-01-1491_fi.htm (2.1.2016b)

Finanssialan Keskusliitto

<http://www.finanssiala.fi/materiaalit/FK-julkaisu-Vakuutusvuosi-2015.pdf> (19.5.2016)
http://www.fkl.fi/materiaalipankki/julkaisut/Julkaisut/Vakuutusyhtiot_Suomessa_2014.pdf
(8.10.2015)

<http://spotidoc.com/doc/3641128/fk-n-lausunto-liikenneturvallisuuslain-kokonaisuudistuksesta> (3.5.2016)

Finanssivalvonta

<http://www.finanssivalvonta.fi/fi/Fiva/Pages/Default.aspx> (18.5.2016a)
http://www.finanssivalvonta.fi/fi/Fiva/Tapahtumakalenteri/Pages/liikennevakuutuksen_kannattavuus.aspx (19.5.2016b)

FINE, Vakuutus- ja rahoitusneuvonta

<https://www.fine.fi/media/julkaisut-2014/liikenne-ja-kaskovakuutusten-hintavertailu-2014.pdf>
(12.12.2015)

Insurance Europe

<http://www.insuranceeurope.eu/sites/default/files/attachments/European%20motor%20insurance%20markets.pdf> (27.11.2015)

If

<https://www.if.fi/web/fi/henkiloasiakkaat/vakuutuksemme/autovakuutus/pages/esittely.aspx>
(11.10.2015)

Iltasanomat

<http://www.iltasanomat.fi/autot/art-2000001057977.html> (29.12.2015)

Kuluttajaliitto

<http://www.kuluttajaliitto.fi/files/2470/LiVa.pdf> (17.3.2016)

Liikennevakuutuskeskus

<http://www.lvk.fi/fi/liikennevakuutuskeskus> (22.2.2016)

KPMG

<https://home.kpmg.com/xx/en/home/media/press-releases/2015/09/insurance-sector-struggling-to-innovate.html> (18.5.2016)

Liikenneturva

https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_nuoret.pdf (22.2.2016)

POP Vakuutus

https://www.popvakuutus.fi/autovakuutus/liikennevakuutus?class5=highlight#liikennevakuutuksen-bonukset__collapse (11.10.2015)
<https://www.popvakuutus.fi/autovakuutus/kilsa> (25.4.2016b)

Sosiaali- ja terveysministeriö

http://stm.fi/artikkeli/-/asset_publisher/liikennevakuutuslakia-selkeytetaan-ja-uudistetaan
(20.11.2015a)

<http://stm.fi/hankkeet/liikennevakuutuslaki> (8.10.2015a)

<http://stm.fi/liikennevakuutus> (8.10.2015)

http://stm.fi/artikkeli/-/asset_publisher/mika-liikennevakuutuslaissa-muuttuu- (20.11.2015c)

Taloussanomat

<http://www.taloussanomat.fi/autot/2013/10/16/toiset-kuskit-saavat-75-prosentin-bonukset/201314324/304> (14.5.2016)

Tasavallan presidentin kanslia

<http://www.tpk.fi/Public/default.aspx?contentid=348081&nodeid=44809&contentlan=1&culture=fi-FI> (22.7.2016)

Tilastokeskus

http://www.stat.fi/til/mkan/2015/mkan_2015_2016-03-23_tie_001_fi.html (9.8.2016)

Yleisradio:

Autovakuutus kilometrihinnoitteluun – uusi trendikö?

http://yle.fi/uutiset/autovakuutus_kilometrihinnoitteluun_uusi_trendiko/8828114 (25.4.2016a)

Vakuutusyhtiöiden kilpailu tekemässä tyhjäksi bonusjärjestelmän

http://yle.fi/uutiset/vakuutusyhtioiden_kilpailu_tekemassa_tyhjaksi_bonusjarjestelman/5844720 (26.4.2016)

Vakuutusyhtiö If väittää: OP Ryhmä käyttää markkina-asemaa väärin

http://yle.fi/uutiset/vakuutusyhtio_if_vaittaa_op_kayttaa_markkina-asemaa_vaarin/8528124
(20.5.2016c)

Muut:

Fennia, Liikennevakuutusehdot voimassa 16.11.2015 alkaen

Folksam, Liikennevakuutusehdot, voimassa 2.9.2015 alkaen

If, Liikennevakuutusehdot, voimassa 1.1.2016 alkaen

LähiTapiola, Liikennevakuutusehdot, voimassa 1.11.2015 alkaen

Pohjantähti, Liikennevakuutusehdot, voimassa 1.7.2014 alkaen

POP Vakuutus, Liikennevakuutusehdot, voimassa 1.5.2016 alkaen

Pohjola, Liikennevakuutusehdot, voimassa 1.1.2016 alkaen

Turva, Liikennevakuutusehdot, voimassa 16.11.2015 alkaen